VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 169)
z dnia 23 lipca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 169)

23 lipca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie realizacji kontroli bezpieczeństwa pasażerów i członków załóg statków powietrznych oraz bagażu rejestrowanego i kabinowego na lotnisku im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, gen. **Dominik Tracz** komendant główny Straży Granicznej, **Michał Marzec** naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, **Adam Borkowski** dyrektor Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Teresa Kaczmarek** zastępca dyrektora Departamentu Zezwoleń i Koncesji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, płk. **Sylwester Krzysztofiak** przedstawiciel Sztabu Generalnego WP ds. Sił Powietrznych Ministerstwa Obrony Narodowej, **Andrzej Dunajko** szef Służby Zarządzania Kryzysowego w Ruchu Lotniczym i Ochrony Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, podinsp. **Małgorzata Jurkowska** ekspert Biura Prewencji Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Adam Pawłowicz** prezes Zarządu Konsalnet Holding SA, **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR, **Marek Żuk** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego w Przedsiębiorstwie Państwowym Porty Lotnicze, **Cezary Wieński** przewodniczący Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, **Agnieszka Gruszko** przewodnicząca Komisji NSZZ „Solidarność 80" w Przedsiębiorstwie Państwowym Porty Lotnicze oraz **Robert Zieliński** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Portu Lotniczego Warszawa Okęcie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Pozwólcie państwo, że rozpoczniemy; otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam państwa serdecznie. Witam panie i panów posłów. Witam przedstawicieli resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej reprezentowanego przez pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza; serdecznie witamy, panie ministrze wraz z całym zespołem. Witam przedstawicieli instytucji i organizacji zawodowych i społecznych związanych z tematyką dzisiejszego posiedzenia. Mamy na sali przedstawicieli Portu Lotniczego imienia Fryderyka Chopina w Warszawie. Mamy także przedstawiciela Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz przedstawicieli Straży Granicznej, Ministerstwa Obrony Narodowej, Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Mam nadzieję, że jesteśmy we właściwym gronie, aby rozmawiać o problemach związanych z porządkiem dziennym dzisiejszego posiedzenia Komisji. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie.

Porządek dzienny przewiduje informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie realizacji zadań dotyczących kontroli bezpieczeństwa pasażerów i członków załóg statków powietrznych oraz bagażu rejestrowanego i kabinowego na lotnisku im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

Chciałbym podkreślić, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 152 ust. 2 Regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów przekazany do Komisji w dniu 12 lipca br. Grupa posłów-wnioskodawców upoważniła do reprezentowania grupy pana posła Jerzego Polaczka i pana posła Bogdana Rzońcę. Wobec tego, że tryb zwoła-

nia posiedzenia nie przewiduje uzupełnienia porządku, przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę o zabranie głosu przez panów posłów-wnioskodawców w ustalonej przez siebie kolejności. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni goście. Grupa posłów, która złożyła wniosek o zwołanie w trybie nadzwyczajnym dzisiejszego posiedzenia Komisji, do którego doszło, za co dziękujemy, kieruje się bardzo ważnym aspektem związanym z tym w jakim stopniu, w jakiej formie i w jakiej jakości wdrażane są nowe rozwiązania przyjęte w noweli prawa lotniczego. Sytuacja w ostatnich tygodniach związana z tym, co się dzieje na lotnisku im. Fryderyka Chopina w Warszawie, a także wcześniejsze sygnały, które otrzymywaliśmy osobiście albo na adres Komisji Infrastruktury, wysyłane przez środowiska zawodowe czy organy przedsiębiorstwa, stanowiły podstawę złożenie takiego wniosek. Wyrażały one w sposób bardzo jasny, ale też zasadniczy, podstawowe wątpliwości związane z realizacją zadań, na podstawie których ustawowo zarządzający lotniskiem jest zobowiązany zapewnić wysoką jakość kontroli bezpieczeństwa pasażerów i członków załóg.

Nasze zastrzeżenia zawarte w zarysie wniosku sprowadzają się do tego, iż po przejęciu kontroli bezpieczeństwa przez specjalistyczną, uzbrojoną formację ochronną SUFO, jaką jest firma Konsalnet, od kwietnia bieżącego roku mamy do czynienia z uzasadnionymi wątpliwościami czy dochodzi lub doszło do uchybień. Sytuacja nadal nie jest ustabilizowana; z jednej strony, w zakresie rozszczelnienia ochrony granicy, z drugiej – posiadanych uprawnień, licencji czy certyfikatów przez pracowników wykonujących zadania na podstawie umowy między Przedsiębiorstwem Państwowym Porty Lotnicze, a spółką Konsalnet.

Następna kwestia to, jak podkreślałem, zastrzeżenia do przedsiębiorstwa, które zarządza lotniskiem na podstawie ustawy Prawo lotnicze i z tego tytułu jest zobowiązane do ochrony strefy zastrzeżonej. To jest tylko i wyłącznie odpowiedzialność tego podmiotu. Mówi o tym art. 186b ustawy Prawo lotnicze. Cytuję ust 1: „ Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wykonuje:

1) zarządzający lotniskiem, w szczególności w zakresie kontroli osób, bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego". To jest w związku z przewozem lotniczym w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej. Są to też zadania, na podstawie których jest oceniany podmiot zarządzający lotniskiem.

W ocenie posłów-wnioskodawców mamy niewątpliwie do czynienia z przypadkami nieprawidłowości. Nie wiemy jak one są szerokie i czy są to pojedyncze przypadki sygnalizowane przez różne środowiska zawodowe związane z Przedsiębiorstwem Państwowy Porty Lotnicze, czy też szersze zjawisko. Ale na podstawie informacji wnosimy, iż dochodzi do naruszenia przepisów wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze w zakresie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego. Pojawiają się zastrzeżenia odnośnie do faktu, iż część pracowników SUFO wykonując obowiązki służbowe posługiwała się przepustkami jednorazowymi. Mówię o tym w czasie przeszłym, aczkolwiek nie wiem, na ile jest to dzisiaj aktualne. Powodowało to z kolei fakt, iż Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze dysponujące swoją Służbą Ochrony Lotniska SOL, delegowało pracowników do SUFO. Skutkiem tego było zmniejszenie liczby posterunków kontroli bezpieczeństwa i patroli.

Mamy wreszcie taki aspekt statystyczny; posługuję się informacją z wizytacji sejmowej Komisji Spraw Wewnętrznych. Jeśli dobrze odczytaliśmy dane z prezentacji dokonanej przez przedstawiciela Straży Granicznej, w okresie od 1 czerwca 2012 do 1 czerwca 2013, czyli przez 13 miesięcy, Straż Graniczna stwierdziła następującą liczbę naruszeń kontroli bezpieczeństwa: przez służby ochrony lotniska – 376, przez Konsalnet – 110. Działo się to w sytuacji, kiedy SOL sprawowała kontrolę przez trzynaście miesięcy przy pomocy ponad 250 pracowników, a firma Konsalnet przez miesiąc przez około 100 pracowników. Statystycznie dawałoby to taki skutek, że w przypadku Służby Ochrony Lotniska liczba naruszeń kontroli bezpieczeństwa na 1 pracownika oscylowała wokół

wskaźnika 0,12, a w przypadku Konsalnetu ośmiokrotnie więcej. Przypominam – tylko w ciągu jednego miesiąca.

Zwracamy również uwagę na to, iż w okresie ostatnich miesięcy dotarły do nas bardziej kompleksowe informacje na piśmie. Od stycznia br. były to wystąpienia Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze do naczelnego dyrektora tego przedsiębiorstwa, a następnie do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Ostatnio, 12 czerwca 2013 roku, Rada Pracownicza z uwagi na brak właściwej reakcji ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, wystąpiła z wnioskiem także do premiera w zakresie spraw, które dzisiaj poruszamy. Mamy również kopie uchwały Rady Pracowniczej Państwowego Przedsiębiorstwa Porty Lotnicze z 6 czerwca br. wzywające naczelnego dyrektora do natychmiastowego odstąpienia od umowy ze Specjalistyczną Uzbrojoną Formacją Ochronną wykonującą zadania na podstawie umowy między PPL a firmą Konsalnet.

Chcieliśmy również zwrócić uwagę o charakterze prawnym, dającą świadectwo jakości wspomnianej umowy. W naszej ocenie, dwie podstawy prawne przytoczone w umowie miedzy PPL a firmą Konsalnet, były podstawami, które wygasły 19 marca 2013 roku, jako akty prawne, które jeszcze zachowały moc przez 18 miesięcy po nowelizacji Prawa lotniczego. Chodzi o Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie lotnictwa cywilnego czy Krajowy Program Szkolenia w zakresie lotnictwa cywilnego. To jest szerszy problem wynikający również z tego w jaki sposób i jak duża nowela prawa lotniczego weszła w życie z potężnymi opóźnieniami w sferze legislacyjnej.

Może przy innej okazji związanej z porządkiem posiedzeń Komisji Infrastruktury, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej powinno w tym roku tę kwestię szerzej omówić. Ale już dzisiaj kwestie będące przedmiotem posiedzenia Komisji upoważniają do mówienia o sytuacji, w której nastąpiło realne niebezpieczeństwo wynikające ze złego wykonywania zadań przez firmę Konsalnet. Dla przeciętnego pasażera istotna jest możliwość obniżenia kategorii lotniska im. Fryderyka Chopina. Może to nastąpić w sytuacji stwierdzenia przez audyt zewnętrzny rażących uchybień w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Temu chcemy zapobiec. Lepiej o tym dyskutować i prezentować szerszą informację w okresie, który jest związany z wdrażaniem tego rodzaju rozwiązań, niż w przyszłości ćwiczyć jakieś zdarzenia. Teoretycznie mogą one zaistnieć w sytuacji, w której jakość obsługi pasażerów jest czy byłaby realizowana w sposób niedostateczny.

Przypomnę, że zgodnie z ustawą Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze jest tylko i wyłącznie podmiotem odpowiedzialnym za całokształt sfery związanej z kontrolą bezpieczeństwa pasażerów.

To tyle z naszej strony jeśli chodzi o wprowadzenie do szerszej dyskusji. Pozwalam sobie również przekazać informację, że poza moim wystąpieniem, które za chwilę zakończę, w trakcie posiedzenia posłowie będą chcieli zadać wiele pytań skierowanych do przedstawicieli rządu oraz instytucji zaproszonych na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Chodzi oczywiście również o naczelnego dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze. Dziękuję; to tyle, jeśli chodzi o wprowadzenie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że pan poseł Rzońca nie będzie w tej chwili mówił? A może będzie?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak jak zapowiedziałem, pan poseł Bogdan Rzońca później zada pytania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę pana ministra o złożenie informacji w tej sprawie. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Tak jak zaznaczył mój przedmówca, pan poseł Jerzy Polaczek, w tej sprawie na lotnisku im. Fryderyka Chopina

w Warszawie odbyło się już posiedzenie jednej z komisji sejmowych, podczas którego był dokładnie omawiany temat kontroli bezpieczeństwa. Przedstawiciele wszystkich zaproszonych instytucji są przygotowani do prezentacji swoich opinii w sprawie realizacji zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa pasażerów i członków załóg statków powietrznych oraz bagażu rejestrowanego i kabinowego na lotnisku im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

Poprosiłbym pana przewodniczącego o to, aby wyznaczone osoby reprezentujące wspomniane instytucje, mogły zabrać głos i przedstawić swoje stanowisko. Jest ono zawarte w materiałach i opiniach, ale myślę, że warto wysłuchać wszystkich, poczynając od przedstawicieli Straży Granicznej, po pozostałych instytucji. Warto zapoznać się z ich opiniami.

Pan poseł Polaczek omówił w zasadzie podstawę prawną, która spowodowała taką, a nie inną sytuację w obszarze kontroli bezpieczeństwa, i możliwość, którą daje art. 186b znowelizowanej ustawy Prawo lotnicze. Przepis ten dotyczy wykonywania przy pomocy Służby Ochrony Lotniska zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Na podstawie tych przepisów zarządzający lotniskiem ma możliwość wyboru, w jaki sposób będzie realizował ustawowy obowiązek wykonywania kontroli bezpieczeństwa. Przyjmowaliśmy tę ustawę i państwo wiecie, że jej nowelizacja doprowadziła do możliwości zlecania kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych również firmom zewnętrznym, czyli specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej. Jednocześnie ustawa pozostawiła możliwość utrzymania i ewentualnego rozwijania wewnętrznej służby ochronnej. Tak też się dzieje w przypadku lotniska imienia Fryderyka Chopina w Warszawie. Podobna sytuacja jest na lotnisku w Katowicach, była i jest na lotniskach w Modlinie i w Zielonej Górze.

Było wiele argumentów przemawiających za takim rozwiązaniem i Sejm podzielił te argumenty. Należało do nich przede wszystkim stworzenie przejrzystego systemu ochrony lotnictwa cywilnego. Jedna instytucja będzie odpowiedzialna za prowadzenie kontroli bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, bez względu na to czy będzie to kontrola krajowa wewnętrzna w strefie Schengen, czy zewnętrzna w komunikacji lotniczej. Chodziło też o bardziej elastyczny system tworzenia Służby Ochrony Lotniska – i taki też system powstał, dający możliwość wyboru, w jaki sposób zarządzający lotniskiem będzie realizował obowiązek wykonywania kontroli bezpieczeństwa.

Myślę, że zapewne pan przewodniczący, jak i inni członkowie Komisji pamiętają postulaty zgłaszane przez zarządzających lotniskami. Wskazywali oni, że dotychczasowe zasady tworzenia służb ochrony lotnisk narażają ich na duże koszty, które w niektórych przypadkach czynią ich działalność mało rentowną z ekonomicznego punktu widzenia.

Zgodnie ze znowelizowaną ustawą Prawo lotnicze, zarządzający mieli obowiązek przejąć kontrolę bezpieczeństwa od Straży Granicznej do dnia 18 marca br. W związku z powyższym od dnia 15 stycznia br. nastąpiły zmiany w kontroli bezpieczeństwa w ruchu krajowym w porcie lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Od tego dnia zamiast Straży Granicznej kontrole bezpieczeństwa zaczęli przeprowadzać funkcjonariusze Służby Ochrony Lotniska, natomiast od dnia 2 maja br., zgodnie z informacjami przekazanymi przez zarządzającego portem lotniczym, czynności kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu kabinowego i rejestrowanego wykonywane są przez wyłonioną w drodze przetargu firmę Konsalnet.

Realizacja zadań z zakresu czynności kontroli bezpieczeństwa przez wyżej wymienionego wykonawcę wzbudza zastrzeżenia Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze. Wyrazem tego były wystąpienia do ministra transportu. Mając na uwadze powyższe, w dniu 28 czerwca zostało skierowane pismo do prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w którym zaproponowaliśmy przeprowadzenie stosownej kontroli mającej na celu określenie czy czynności realizowane są skutecznie i zgodne z obowiązującymi regulacjami prawnymi. Wyniki kontroli zostały przekazane do ministerstwa.

Na sali obecny jest przedstawiciel Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, byłoby dobrze, żeby w sposób bezpośredni omówił wyniki kontroli; ja już nie będę się do niej odnosił.

W pismach kierowanych przez przedstawicieli Rady Pracowniczej PPL do ministra transportu poruszanych zostało kilka dosyć ważnych elementów. Zgodnie z informacjami Rady, ministerstwo, realizując kontrolę na lotnisku im. Fryderyka Chopina, odniosło się m.in. do zarzutu dotyczącego stałego wspierania przez Służbę Ochrony Lotniska pracowników firmy Konsalnet. Prosiłbym prezesa zarządu spółki Konsalnet oraz Naczelnego Dyrektora PPL, pana Michała Marca, o ustosunkowanie się do tych zarzutów. Także do zarzutu o pracy pracowników SUFO bez uprawnień; to też było przedmiotem troski Rady Pracowniczej, jak również pomijanie przez pracowników SUFO kontroli bezpieczeństwa i naruszanie obszaru celnego. Były też podane przypadki pogorszenia się jakości obsługi pasażerów. Kwestie te zostały wyjaśnione w toku przeprowadzonej kontroli. Jeżeli pan przewodniczący Komisji i pan poseł Polaczek, jako poseł reprezentujący wnioskodawców, wyrażą zgodę, poprosiłbym przedstawicieli poszczególnych instytucji o odniesienie się do tych zarzutów. Będzie to bardziej wiarygodne i bliższe codziennym zajęciom tych służb.

Chciałbym też podziękować posłom-wnioskodawcom, jak i Radzie Pracowniczej PPL, za zainteresowanie całą tą sprawą. To jest ważny moment dlatego, że na bieżąco oceniamy funkcjonowanie nowych zapisów prawa lotniczego; taka dyskusja jak dziś też jest potrzebna. Dziękuję bardzo. Jeżeli można prosić; może najpierw wypowie się pan dyrektor Michał Marzec, a później poprosimy pana generała Dominika Tracza.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę w pierwszej kolejności o zabranie głosu naczelnego dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, pana Michała Marca. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze Michał Marzec:

Panie przewodniczący, drodzy państwo, panie ministrze. Mamy przygotowaną prezentację pokazującą krótko jak wyglądało przejęcie przez zarządzającego lotniskiem im. Fryderyka Chopina w Warszawie kontroli bezpieczeństwa oraz opisana dość szczegółowo sytuacja ostatnich kilku tygodni, która wzbudzała takie emocje. Poproszę dyrektora Biura Ochrony, pana Sebastiana Michalkiewicza, o dokonanie prezentacji. Bardzo proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, w kwestii formalnej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę. W sprawie formalnej pan poseł Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo zebrani na sali. Mam prośbę; jesteśmy w dość dobrej sytuacji. Po pierwsze – sejmowa Komisja Spraw Wewnętrznych wizytowała lotnisko na Okęciu i posłowie zapoznali się z prezentacją. Ale także inni posłowie, nie członkowie tej Komisji, byli na lotnisku; chodzi o posłów Komisji Infrastruktury. I po drugie – dostaliśmy znakomity materiał, który prawdopodobnie będzie dzisiaj prezentowany. Dlatego prosiłbym o formę skrótową prezentacji. Broń Boże nie chcę narzucać ram czasowych wypowiedzi, natomiast pewnie ciekawiej by było, a wszyscy jesteśmy po tej samej stronie, gdybyśmy podyskutowali rzetelnie o zgłaszanych problemach. W ciągu dwóch godzin wyjaśnimy sobie więcej i wyjdziemy stąd spokojniejsi. Komisja spełni swoją rolę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi, że wyszedł także naprzeciw moim oczekiwaniom. Chciałem poinformować państwa, że dysponujemy salą do godziny 18. W związku z tym bardzo proszę o zwięzłe przedstawienie materiału. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor PPPL Michał Marzec:

Oczywiście, zastosujemy się do sugestii panów posłów.

Dyrektor Biura Ochrony Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze Sebastian Michalkiewicz:

Dzień dobry państwu. Część z państwa uczestniczyła w prezentacji, którą mieliśmy podczas ostatniego wyjazdowego posiedzenia Komisji Spraw Wewnętrznych. Pokrótce będę się starał przybliżyć państwu jak doszło do przejęcia kontroli bezpieczeństwa przez wewnętrzne służby ochrony portów lotniczych oraz, między innymi, przez Specjalistyczne Uzbrojone Formacje Ochronne, czyli w skrócie SUFO. Zaprezentuję także państwu kilka danych statystycznych, dzięki którym będziecie państwo mogli wyrobić sobie szerszy pogląd na kwestie kontroli bezpieczeństwa nie tylko u nas; podam także jak ta kwestia wygląda w niektórych krajach. Posiadamy takie dane.

Drodzy państwo. Jeżeli chodzi o przejęcie kontroli bezpieczeństwa od Straży Granicznej, to ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze z dniem 18 marca 2013 roku nałożyła na zarządzających lotniskami obowiązek wykonywania zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa. Przejmowaliśmy kontrolę bezpieczeństwa od Straży Granicznej. W związku z tym zarządzający lotniskiem miał do wyboru wykonanie zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa albo przez wewnętrzne służbę, czyli Służbę Ochrony Lotniska, lub przez Specjalistyczne, Uzbrojone Formacje Ochronne. Należy podkreślić, że obydwa te podmioty – wewnętrzna Służba Ochrony Lotniska, w skrócie SOL, czy SUFO, działają na podstawie tych samych przepisów. Należy do nich ustawa o ochronie osób i mienia. Tak jak Straż Graniczna jest służbą państwową i działa na bazie odrębnych przepisów, tak w przypadku Służby Ochrony Lotniska, czyli SOL, a także SUFO, działają one na bazie tych samych przepisów, na bazie tej samej ustawy.

Przez Służbę Ochrony Lotniska rozumiemy zarówno SOL, jak i SUFO; dla tych dwóch formacji, które mogą być używane do tego celu, używamy jednego pojęcia – Służby Ochrony Lotniska. Regulacje stanowią, że zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa są wykonywane pod nadzorem prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który współdziała w tym zakresie ze Strażą Graniczną. Służba Ochrony Lotniska wykonuje zadania zarządzającego lotniskiem w zakresie:

-prowadzenia kontroli bezpieczeństwa,

-kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, w tym kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem,

-ujęcia i przekazania policji lub Straży Granicznej osób naruszających warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu, a także

-czynności z zakresu ochrony mienia wynikające z ustawy o ochronie osób i mienia.

Jeżeli chodzi o port lotniczy im. Fryderyka Chopina, to tylko pewien wycinek zadań powierzonych nam i związanych z ochroną, został przekazany SUFO, czyli Specjalistycznym Uzbrojonym Formacjom Ochronnym. Znaczna część zadań pozostała w gestii wewnętrznej Służby Ochrony Lotniska, czyli SOL.

Powiem państwu kilka słów o operatorach kontroli bezpieczeństwa, czyli o osobach wykonujących kontrolę pasażerów oraz bagaży. Obojętnie czy jest to pracownik Specjalistycznej Uzbrojonej Formacji Ochronnej – SUFO, czy jest to pracownik wewnętrznej Służby Ochrony Lotniska – SOL, obowiązują ich te same procedury uzyskania wszelkich uprawnień do wykonywania tych czynności kontrolnych. Zarówno jedni, jak i drudzy muszą posiadać certyfikat wydany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Aby go uzyskać, muszą posiadać licencję ochrony. To obowiązuje każdego z pracowników ochrony. Zresztą w praktyce znaczna część pracowników naszej, wewnętrznej Służby Ochrony Lotniska, po godzinach pracy zatrudniona jest w niektórych Specjalistycznych Uzbrojonych Formacjach Ochrony. Wykonują oni inne, prócz kontrolnych, czynności na terenie naszego portu lotniczego.

Punkty Kontroli Bezpieczeństwa w terminalach pasażerskich, tak zwane PKB, wymienione zostały na pokazywanym państwu slajdzie. Jest ich 24. Najbardziej newralgiczną strefą jest 9 linii kontroli bezpieczeństwa; tam kontrolowane jest przejście pasażerów w strefie ekonomicznej. W tej strefie dodatkowo znajdują się 2 linie kontroli dla pasażerów klasy business. Tam również znajduje się linia kontroli załóg lotniczych oraz przejście dla personelu lotniska. Na tych wszystkich Punktach Kontroli Bezpieczeństwa część kontroli jest wykonywana przez SUFO, a część przez SOL. Na kolejnym slajdzie

możecie państwo zapoznać się z całym planem portu lotniczego im. F. Chopina. Kolorem czerwonym oznaczone są Punkty Kontroli Bezpieczeństwa, na których kontrole przeprowadza Straż Ochrony Lotniska. A więc nie przez pracowników spółki Konsalnet, ale przez pracowników naszej wewnętrznej ochrony. One realizują również zadania wynikające z ochrony i dostępu do innych części portu lotniczego nie dotyczących przepływu pasażerów oraz bagażu.

Na slajdzie pokazujemy państwu także króciutką historię, jak doszło do przejęcie na naszym lotnisku kontroli bezpieczeństwa od Straży Granicznej. 29 grudnia 2011 roku zostało podpisane porozumienie z Komendantem Nadwiślańskiego Oddziału Straży Granicznej o przejęciu kontroli bezpieczeństwa przez zarządzającego lotniskiem im. F. Chopina. W tym momencie nastąpiło uruchomienie procesu rekrutacji w strukturach SOL. Powiem państwu, dlaczego to nastąpiło. Dopiero od tego momentu można było wybrać drogę zawarcia umowy z zewnętrzną Specjalistyczną Uzbrojoną Formacją Ochronną, czyli z firmą ochroniarską. Jednak czas ograniczający zarządzającego, a był to termin rozpoczęcia Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012, spowodował, że podjęliśmy decyzję o pilnej rekrutacji pracowników na czas określony. Każdemu z tych pracowników została przedstawiona perspektywa pracy na rok. Uprzedzono ich, że po tym okresie będziemy wybierali do kontroli bezpieczeństwa Specjalistyczną Uzbrojoną Formację Ochronną.

31 sierpnia 2012 roku podjęta została decyzja Komendanta Nadwiślańskiego Oddziału Straży Granicznej o całkowitym odstąpieniu od realizacji kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

Jak wspomniałem, przeprowadziliśmy analizy różnych wariantów wykonywania kontroli bezpieczeństwa. Najważniejsza kwestia, jaka została przez nas rozpatrywana od strony biznesowej, to koszt usługi zewnętrznej kontroli bezpieczeństwa. Rozpatrywaliśmy różne warianty kosztów i jednym z nich była cena, którą mogliśmy zapłacić za kontrolę wykonywaną przez wewnętrzną Służbę Ochrony Lotniska, czyli SOL. Jak państwo widzicie na slajdzie, cena ta została oszacowana przez nasze służby finansowe na 22 mln zł. W związku z tym podjęliśmy decyzję, że jeżeli koszt usługi zewnętrznej realizowanej przez Specjalistyczną Uzbrojoną Formację Ochronną będzie wahał się w granicach 15-20 mln zł, będziemy szli w kierunku realizacji zlecenia kontroli bezpieczeństwa firmie zewnętrznej.

Na następnym slajdzie macie państwo pokazany krótki harmonogram dotyczący trybu i wyboru dostawcy tej usługi. 6 czerwca 2012 został ogłoszony przetarg, do którego zgłosiły się 4 podmioty, ale tylko 2 z nich – Impel i Konsalnet, złożyło ważne oferty spełniające warunki przetargowe. Jak już państwo wiecie, przetarg wygrała firma Konsalnet, z którą 3 kwietnia 2013 roku podpisaliśmy umowę.

Kolejny slajd pokazuje fazy realizacji umowy. Jej realizacja została podzielona na cztery fazy. Pierwsza faza rozpoczęła się 3 maja 2013 roku, kiedy to nastąpiło przejęcie jednego punktu kontroli bezpieczeństwa załóg lotniczych oraz bagażu w strefie E Terminalu A, jak również przejęcia kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu w Terminalu General Aviation, czyli tam, gdzie loty odbywają mniejsze samoloty. Świadomie było to tak zorganizowane, a więc podzielone na fazy, żeby w sposób bardzo płynny przebiegało przejęcie kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym. Stąd rozpoczęliśmy od najmniej newralgicznych punktów kontroli bezpieczeństwa.

Druga faza rozpoczęła się 13 maja br., kiedy nastąpiło przejęcie kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu w punktach kontroli pasażerów transferowych. W fazie trzeciej od 23 maja br. miało miejsce przejęcie kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu na stanowisku Salonu VIP w Terminalu A oraz bagaży rejestrowanych w tak zwanej sortowni bagażu. I wreszcie czwarta faza realizacji umowy rozpoczęła się 3 czerwca br. i obejmowała przejęcie kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu kabinowego w strefie CDE w Terminalu A, czyli pasażerów całej klasy ekonomicznej i klasy business.

Może jeszcze kilka słów na temat funkcjonowania ochrony w Porcie Lotniczym im. F. Chopina. Łączna kwota kosztów zapewnienia bezpieczeństwa na lotnisku Chopina wyniosła w roku 2012 ponad 109 mln zł. Obejmuje to koszty pracowników funkcjonujących w ramach ochrony sprzętu, monitoringu oraz innych rozwiązań technicznych,

które stosujemy dla zapewnienia pasażerom bezpieczeństwa. Chcielibyśmy podkreślić, że wprowadzenie SUFO, czyli Specjalistycznej Uzbrojonej Formacji Obronnej, na teren portu lotniczego nie było dla nas jakąś nowością. W porcie lotniczym funkcjonowało i funkcjonuje kilka firm ochraniarskich, które realizują zadania związane z ochroną. Są to firmy wykonujące usługi również dla innych podmiotów funkcjonujących w porcie lotniczym. Macie je państwo wymienione na slajdzie. Są to takie firmy, jak Securitas, Impel, Orlen Ochrona i Straż Pocztowa Poczty Polskiej. Firmy te funkcjonują już od kilku lat w naszym porcie lotniczym.

Wspomniałem już, że zarządzającemu lotniskiem Chopina w Warszawie podlegają dwie formacje ochronne, czyli nasza wewnętrzna Straż Ochrony Lotniska oraz Specjalistyczna Uzbrojona Formacja Ochronna „Konsalnet" – zewnętrzna służba ochrony.

Straż Ochrony Lotniska odpowiada za:

– kontrolę bezpieczeństwa personelu lotniska i pojazdów na bramach wjazdowych i przejściach służbowych,

-za monitoring terenu lotniska z wykorzystaniem systemu telewizji dozorowej oraz systemu kamerowo-radarowego,

-patrolowanie terenu lotniska. Może także prowadzić działalność komercyjną na podstawie posiadanej koncesji.

Proszę drodzy państwo, a muszę to powiedzieć, żebyśmy za bardzo nie rozróżniali dwóch formacji – SUFO i SOL. Może dojść do takiego zdarzenia, że formacja SOL portu lotniczego w Warszawie może wykonywać usługi dla innego portu lotniczego. U nas na Okęciu będzie wewnętrzną służbą ochrony, a gdzie indziej może być SUFO. To jest ta sama formacja, ale prawo dopuszcza takie rozwiązania. Konsalnet, czyli firma ochroniarska, kontroler bezpieczeństwa pasażerów, realizuje na naszym lotnisku kontrole bezpieczeństwa członków załóg, bagażu rejestrowego oraz kabinowego.

Chciałbym także powiedzieć państwu troszeczkę skąd wynikają nasze chwilowe problemy, które mieliśmy. Były to incydentalne problemy, bo nie widzimy jakiegoś większego problemu. Praktycznie, jeśli chodzi o Biuro Ochrony, nie widzimy jakiegoś większego problemu przed tym co było wcześniej, a tym co jest teraz. Można nawet powiedzieć, że jest troszeczkę lepiej.

Obiektywne trudności utrzymania standardu oczekiwania pasażerów na kontrolę bezpieczeństwa. Powiem państwu tak; dla nas priorytetem, i realizujemy go jak tylko możemy, jest bezpieczeństwo pasażerów. Staramy się również w drugiej kolejności zapewnić komfort, czyli jak najmniejszy czas oczekiwania na kontrolę bezpieczeństwa. Wszystko co robimy sprowadza się do tego, żeby zapewnić pasażerom i bezpieczeństwo i komfort. Jednakże zdarzają się przypadki, jak zresztą w każdym porcie lotniczym na świecie, że coś się wydarzy, co jest niezależne od nas. Przewidywaliśmy, iż mogą wystąpić jakieś trudności związane z kontrolą bezpieczeństwa, z przepustowością lotniska i z przepływem pasażerów. Nie mogliśmy jednak przewidzieć, że zostanie zamknięte lotnisko Modlin. W tym momencie pojawili się na naszym lotnisku dwaj bardzo duzi przewoźnicy – Rayair oraz Wizzair i ruch pasażerski zwiększył się o 25%. Nie zakładaliśmy, że tak będzie. Wcześniej podjęliśmy decyzję o remoncie starej części jednego terminala i jednej drogi startowej; zostały zamknięte. Spowodowało to nieprzewidziane przez nas problemy.

Najtrudniejszy jednak moment spotkał nas, drodzy państwo, 14 czerwca tego roku, co zapewne oglądaliście państwo w telewizji i innych środkach masowego przekazu. Nagle w porcie lotniczym utworzyły się długie kolejki pasażerów oczekujących na kontrolę bezpieczeństwa. Miał miejsce incydent, który trwał trzy godziny – od godziny 11 do 14. Przez trzy godziny nastąpiło spiętrzenie ruchu pasażerów. Dołożyliśmy wszelkich starań, żeby jak najszybciej rozładować zator. Powstał na skutek tego, że w pobliżu pasa startowego robotnicy wykonujący prace remontowe wykopali niewybuch. Zastanawialiśmy się nawet nad zamknięciem portu lotniczego, do czego na szczęście nie doszło. Na zagrożony teren zostały skierowane służby ochrony.

W międzyczasie mieliśmy jeszcze dwa stany zagrożenia statków powietrznych w trakcie lądowania; tam również musieliśmy skierować nasze służby.

Wszystkie te nieoczekiwane zdarzenia spowodowały, że odnotowany maksymalny czas oczekiwania pasażerów na kontrolę bezpieczeństwa wyniósł półtorej godziny. Jednak naprawdę szybko rozładowaliśmy kolejkę oczekujących pasażerów.

Na wykresie widocznym na slajdzie chciałbym państwu również pokazać, jak w czerwcu i lipcu tego roku kształtuje się czas oczekiwania pasażerów na kontrolę bezpieczeństwa. Skupię się na czasie oczekiwania, czyli na komforcie pasażerów, bo na temat bezpieczeństwa wypowie się pan dyrektor reprezentujący Urząd Lotnictwa Cywilnego. Jego głos w tej kwestii, jak myślę, będzie najbardziej obiektywny i właściwy.

Powiem państwu tak: na świecie nie ma narzuconych przepisami sztywnego czasu oczekiwania pasażerów na kontrolę bezpieczeństwa. Staramy się tylko, żeby był on jak najkrótszy. Na tabeli widzą państwo jak w czerwcu i lipcu br. wyglądał ten czas. Zielona kreska pionowa pokazuje czas oczekiwania poniżej 10 minut. Wszystko co jest widoczne ponad czerwoną kreską oznacza wydłużenie tego czasu. Na początku wykresu, a więc w okresie przejęcia kontroli bezpieczeństwa przez firmę ochroniarską Konsalnet, mieliśmy czas oczekiwania pasażerów powyżej 10 minut od 75 do 80% . Później zmieniało się to diametralnie i obecnie czas oczekiwania jest już poniżej 10 minut. Według standardów przyjętych na innych lotniskach na świecie, jest to już bardzo dobry wynik. Państwo korzystacie zapewne z usług innych portów lotniczych, dlatego wiecie, jaki jest gdzie indziej czas oczekiwania pasażerów na kontrolę bezpieczeństwa.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, czy można zadać pytanie? To bardzo ważne.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam pytanie do pana dyrektora. Czy czas oczekiwania liczy się od odbicia karty boardingowej?

Dyrektor w PPPL Sebastian Michalkiewicz:

Tak, czas oczekiwania mierzony jest w taki sposób, że liczy się od momentu odbicia karty boardingowej przed kontrolą bezpieczeństwa do momentu jej zakończenia.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeżeli pasażer stoi w kolejce pół godzinny przed stanowiskiem, na którym odbija się kartę boardingową, czas oczekiwania się już nie liczy. Czy tak?

Dyrektor w PPPL Sebastian Michalkiewicz:

Jeszcze nigdy nie odnotowaliśmy takich kolejek. Oczywiście, z wyjątkiem tego jednego incydentu w dniu 14 czerwca, o którym powiedziałem.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, przejdźmy w takim razie do dyskusji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę. W drodze wyjątku dopuściłem do wymiany poglądów. Rzeczywiście, na chwilę odbiegliśmy od regulaminu prowadzenia obrad. Proszę, panie dyrektorze, niech pan zbliża się do końca swojej prezentacji, niech pan konkluduje; będziemy kontynuować debatę. Bardzo proszę.

Dyrektor w PPPL Sebastian Michalkiewicz:

To jeszcze tylko dla przykładu chciałbym państwu przedstawić kilka danych. Na kolejnym slajdzie widać średnio dobowy czas oczekiwania na kontrolę bezpieczeństwa, jaki udało się uzyskać na lotniskach w Wielkiej Brytanii. Dane dotyczą roku 2012 z 5 lotnisk – Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton i Manchester. Badania dotyczące satysfakcji pasażerów w zakresie kontroli bezpieczeństwa przeprowadzono na zlecenie Departamentu Transportu. Czas oczekiwania poniżej 10 minut wynosił 90-92%, a nawet jak państwo widzicie na slajdzie – 77%, 84 i 85%. Powyżej 10 minut mamy na różnych lotniskach 7, 9, 14, 15 i nawet 22%.

Uważam, że standardy, które staramy się utrzymywać w naszym porcie lotniczym, nie odbiegają od standardów w innych krajach, a są nawet o wiele lepsze.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję przedstawicielom przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze. Bardzo proszę o zabranie głosu komendanta głównego Straży Granicznej, pana generała Dominika Tracza. Bardzo proszę, panie generale.

Komendant główny Straży Granicznej gen. Dominik Tracz:

Panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, panie ministrze. Biorąc pod uwagę, że czas posiedzenia jest ograniczony, nie będę próbował przekonywać państwa. Podniosę dwa istotne elementy, które byłyby pewną konkluzją bądź puentą, jeśli chodzi o działania Straży Granicznej.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Prosimy bliżej mikrofonu.

Komendant główny Straży Granicznej gen. Dominik Tracz:

Tak, bardzo proszę. Pierwszy element; data 18 marca br., czyli dzień uchwalenia znowelizowanej ustawy Prawo lotnicze. To był moment, w którym rzeczywiście Straż Graniczna zeszła z kontroli bezpieczeństwa. Do tego stanu w jedenastu punktach kontroli dochodziliśmy przez osiemnaście miesięcy. Tak w przypadku portu lotniczego Warszawa-Okęcie, jak i w pozostałych portach lotniczych, były to etapowe rozwiązania. Ale od dnia 18 marca, w ramach rozwiązań ustawowych, za które dzisiaj mogę tylko bardzo podziękować, znajdujemy się w trakcie dużej reorganizacji. Wynika z niej, że zgodnie z oczekiwaniami, sposób ochrony granicy wschodniej został zmieniony. Zmiana ustawowa spowodowała, że spośród 900 funkcjonariuszy Straży Granicznej zaangażowanych w działania związane z kontrolą bezpieczeństwa, dzisiaj te czynności wykonuje 300. Oznacza to, że 600 funkcjonariuszy, a nie etatów, przeszło do pracy operacyjnej związanej z działaniem w strefie cudzoziemskiej i sprawują funkcje nadzorcze.

Bo to jest zadanie drugie Straży Granicznej. Jak powiedziałem na wstępie, 18 marca br. Straż Graniczna zeszła z kontroli bezpieczeństwa. Drugie zadanie zostało tak określone w ustawie, że szef Urzędu Lotnictwa Cywilnego we współdziałaniu ze Strażą Graniczną, realizuje nadzór nad zadaniami związanymi z kontrolą bezpieczeństwa. Dzisiaj, szanowni państwo, jesteśmy tak naprawdę pośrodku realizacji tego zadania..

W ocenie Straży Granicznej, czy kontrolę bezpieczeństwa realizuje Specjalistyczna, Uzbrojona Formacja Ochronna czy inna formacja, procedury nadzoru są takie same. Nie stwierdzamy specjalnego rozróżnienia, jeżeli chodzi o jakość wykonywanej przez nie pracy.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące pracowników SUFO, którzy bez uprawnień i licencji bądź certyfikatów mogliby znaleźć się w strefach zastrzeżonych; w ramach prowadzonego nadzoru nie stwierdziliśmy sytuacji, w której pracownik Konsalnetu wykonywałby tę pracę bez certyfikatu. Osoby, które nie posiadały certyfikatu operatora, a posiadały przepustki uprawniające do dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, mogły wykonywać jedynie czynności pomocnicze. Od dnia całkowitego przekazania kontroli bezpieczeństwa przez Służbę Graniczną, czyli od dnia 18 marca br., stwierdziliśmy jeden przypadek wykonywania kontroli bez wymaganych kwalifikacji, czyli bez posiadania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa; dotyczyło to portu lotniczego w Katowicach.

Pan poseł Jerzy Polaczek odwołał się do pewnych liczb. Pozwoliłem sobie przygotować dane dotyczące pomijania przez pracowników SUFO kontroli bezpieczeństwa. W ramach prowadzonego nadzoru, czy to SUFO czy SOL, funkcjonariusze nie stwierdzili uchybienia dotyczącego omijania kontroli bezpieczeństwa przez pracowników. Od 1 marca do 30 czerwca tego roku, bo taką przygotowałem informację, w ramach nadzoru stwierdziliśmy w Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie 6364 naruszeń przepisów o ochronie lotniska cywilnego, z czego – i to jest bardzo istotne – 6153 dotyczyło nieznacznego, dwudziestominutowego czasu pracy przy ocenie obrazu na monitorze urządzenia rentgenowskiego. W przypadku tego typu uchybień, zgodnie z porozumieniem podpisanym z Urzędem

Lotnictwa Cywilnego, w przewidzianym trybie przekazywaliśmy te przypadki drogą faksową szefowi Urzędu.

Dnia 29 czerwca miały miejsce dwa istotne przypadki naruszenia przepisów; stwierdziliśmy zdarzenie polegające na nie poddaniu się kontroli bezpieczeństwa przez dwóch pasażerów odlatujących do Londynu. Na podstawie zapisów kamer przemysłowych stwierdzono, że dwoje pasażerów, kobieta i mężczyzna, zostało wyprowadzonych z części krytycznej strefy zastrzeżonej do stanowisk biletowo-bagażowych znajdujących się w strefie ogólnodostępnej przez pracownika firmy Konsalnet, czy też pod jego nadzorem. Jak wspomniałem, było to poważne naruszenie przepisów.

Natomiast 8 lipca pomiędzy Punktem Kontroli Bezpieczeństwa a pomieszczeniem służbowym Straży Ochrony Lotniska, pojawił się pracownik wraz z pasażerem na wózku inwalidzkim. Pracownik firmy Konsalnet poddał pasażera kontroli manualnej, natomiast wobec pracownika firmy wykonano wyłącznie kontrolę zastępczą. Zakwalifikowaliśmy to jako uchybienie w zakresie zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa.

Puentując, szanowni państwo. Zgodnie z oczekiwaniem, na tym etapie dyskusji to tyle na temat zadań nałożonych na Straż Graniczną związanych ze sprawowaniem nadzoru. Nie chciałbym się uchylać od odpowiedzi na inne pytania, ale kwestia kolejek oczekujących do kontroli bezpieczeństwa pasażerów, to dla Straży Granicznej rzecz w pewnym sensie codzienna. Dzisiaj mamy je głównie na przejściach granicznych drogowych; chodzi głównie o ruch towarowy. Świadomie staramy się włączać w procedury, które mogłyby usprawnić odprawy.

Dzień 18 marca, to data graniczna, od której nie możemy bezpośrednio wspierać kontroli bezpieczeństwa. Możemy dyskutować o ewentualnym wsparciu patrolowaniem funkcjonariuszy służb ochrony lotnisk, ale już nie innych zadań. Niemniej jednak po stronie zarządzającego portem lotniczym leży kwestia kontroli bezpieczeństwa, o której dzisiaj mówił szef Biura Ochrony PPL. Dotyczy to kwestii organizacji służby ochrony, sposobu dokonywania odprawy pasażerów oraz kwestii wykonywania działań w sytuacji zwiększonego ruchu pasażerskiego.

Jak powiedziałem, na dzisiaj ocena Straży Granicznej dotycząca wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, jest zbliżona, zarówno w odniesieniu do funkcjonowania firm zewnętrznych, jak i firm będących w bezpośredniej gestii zarządzającego portem. Istniejące uchybienia nie odbiegają od standardów, jakie stwierdzaliśmy kiedy to my realizowaliśmy kontrolę bezpieczeństwa. Myślę, że pokrótce to tyle ze strony Straży Granicznej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu komendantowi. Bardzo proszę prezesa zarządu…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący; minęła już połowa czasu posiedzenia Komisji. Skoro mamy być tylko słuchaczami, to proszę kontynuować prezentację.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

Proszę do mikrofonu, panie pośle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mam pytanie: czy nie chcemy wysłuchać prezesa firmy Konsalnet? Nie chcemy? Pytam pana Adamczyka, który interweniuje; panie przewodniczący!

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Chcemy, tylko w pewnych ramach czasowych, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę pana prezesa Adama Pawłowicza.

Prezes Zarządu Konsalnet Holding SA Adam Pawłowicz:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni panowie posłowie i panie posłanki. Będę mówił króciutko, bo rzeczywiście bardziej pewnie chcecie państwo zadać pytania; my nastawiamy się na odpowiedzi na pytania. Dlatego dosłownie kilka słów komentarza.

Po pierwsze – w stosunku do firmy Konsalnet pojawiły się zarzuty o nienależytym przygotowaniu do pełnienia funkcji kontroli bezpieczeństwa na lotnisku im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Konsalnet jest chyba jedyną w Polsce firmą ochrony zewnętrznej SUFO, która była przygotowana do realizacji tych zadań. Konsalnet posiada wieloletnie doświadczenie w zakresie ochrony obiektów o znaczeniu strategicznym; w ciągu ostatnich lat chroniliśmy lub chronimy obecnie bazę samolotów F-16, lotniska wojskowe w Łasku, Krzesinach, bazę lotniczą w Świdwinie, lotnisko i teren Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie, Centrum Wsparcia Teleinformatycznego i Dowodzenia Marynarki Wojennej w Wejherowie i wiele innych obiektów o charakterze strategicznym, w tym 90 jednostek wojskowych w całym kraju.

Przed rozpoczęciem działalności na terenie Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie, Konsalnet już realizował zadania bezpośrednio związane z ochroną i kontrolą bezpieczeństwa w stosunku do firm kurierskich, które również podlegają tym przepisom. Prowadziliśmy kontrole przesyłek kurierskich dla wszystkich dużych podmiotów działających w Polsce, takich jak UPE, UHL czy T&T. Jesteśmy jedną z niewielu firm w Polsce, albo jedyną firmą o charakterze SUFO, która była gotowa przejąć odpowiedzialność za kontrolę bezpieczeństwa na lotnisku Okęcie.

Druga rzecz: w ciągu dwóch lat od momentu uchwalenia ustawy dopuszczającej wejście do portów lotniczych zewnętrznych firm ochrony, Konsalnet zainwestował ponad 2 mln zł w przygotowanie się do tego projektu. Zrobiliśmy to bez pewności, że zostaniemy wybrani w przetargu, w którym decydującym kryterium była cena i możliwość świadczenia usług z zakresu kontroli bezpieczeństwa. Zainwestowaliśmy tak znaczne pieniądze dlatego, że byliśmy przekonani, że jest to obszar, w który warto zainwestować i warto się do tego dobrze przygotować.

W ciągu dwóch lat przeszkoliliśmy w specjalnym ośrodku certyfikowanym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, ponad trzystu operatorów kontroli bezpieczeństwa. Z tej liczby 190 zdało pozytywnie egzamin w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego i uzyskało stosowny certyfikat. To jest skala przygotowania, które zrobiliśmy przed objęciem funkcji kontroli bezpieczeństwa i działaniem na terenie Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina.

O jednej sprawie już dzisiaj była mowa, ale warto by to zabrzmiało; pracownicy firmy Konsalnet przeszli identyczne szkolenia i mają identyczne certyfikaty operatora kontroli bezpieczeństwa, a także zdają te same egzaminy, które wcześniej zdawała Straż Ochrony Lotniska. Nasi pracownicy podlegają też tym samym kontrolom, tym samym standardom, co służby państwowe. W związku z tym zarzuty pojawiające się w mediach dotyczące nie przygotowania, braku właściwego przygotowania pracowników Konsalnetu są całkowicie nieuzasadnione. Pracownicy naszej firmy zdobywają certyfikaty dokładnie w taki sam sposób, jak wcześniej zdobywali pracownicy Straży Ochrony Lotniska. Mówił już o tym pan dyrektor Michalkiewicz.

Absolutnie nie jest prawdą, jakoby którykolwiek z pracowników Konsalnetu dopuszczony do pracy jako operator kontroli bezpieczeństwa, nie posiadał stosownego certyfikatu. Natomiast oczywiście mamy w firmie pracowników, którzy w strefie wstępnej, kolejkowej, informują pasażerów o tym co należy zrobić, co należy wyjąć, co należy włożyć do pudełka, itd., itd. Ale ci pracownicy nie muszą posiadać certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa. I takie osoby znajdują się w porcie lotniczym w strefie wstępnej, przed maszynami i strefą bezpośredniej kontroli pasażerów. Aby przygotować się do wielkiego zadania, jakim jest kontrola bezpieczeństwa na lotnisku im. Fryderyka Chopina, myśmy zatrudnili doświadczonych pracowników i przeszkoliliśmy własne zasoby kadrowe. Uważam, że naprawdę jesteśmy dobrze przygotowani do wykonania zadań wynikających z umowy z zarządzającym portem lotniczym na Okęciu.

Jeśli chodzi o uchybienia. Stwierdzone uchybienia opisywane przez prasę rzeczywiście miały miejsce. Mogę potwierdzić, że informacje prasowe pojawiające się na ten temat są prawdziwe. Ale w większości przypadków uchybienia miały nieistotny charakter, nie miały charakteru poważnego naruszenia przepisów, poza przypadkami wymienionymi przez pana komendanta. Liczba oraz intensywność występowania przypadków naruszeń nie jest większa, niż była wcześniej, co pan komendant jasno stwierdził w swojej wypowiedzi.

Przywiązujemy ogromną wagę do tego, żeby zapewnić zarówno bezpieczeństwo pasażerom, jak i szybkość i sprawność obsługi. Poza incydentem z 14 czerwca, o którego przyczynach mówił pan dyrektor Michalkiewicz, przypomnę tylko: dwa lądowania awaryjne i wykrycie niewybuchu na pasie startowym spowodowało skumulowanie potoku pasażerskiego. Poza tym jednym incydentem, nie miały miejsca istotne kolejki pasażerów. Jak wynika z wykresu prezentowanego przez pana dyrektora Michalkiewicza, zbliżamy się prawie do 100% czasu mieszczącego się w ramach 10 minut oczekiwania pasażerów na kontrolę bezpieczeństwa. To jest bardzo dobry wynik uzyskiwany na lotniskach europejskich i światowych.

Przejęcie tak wielkiego i odpowiedzialnego zadania, jakim jest kontrola bezpieczeństwa, nie mogło się odbyć w ciągu jednej sekundy; wymagało czasu. Od początku przejęcie przez nas zadań było tak zaplanowane i uzgodnione z zarządzającym Portem Lotniczym im. Fryderyka Chopina. Pan dyrektor Michalkiewicz pokazał na slajdzie kolejne fazy realizacji umowy i przejmowania przez Konsalnet odpowiedzialności za kontrolę bezpieczeństwa. Od początku zakładaliśmy, że w momentach szczególnie intensywnego natężenia ruchu pasażerów, potrzebne będzie wsparcie Straży Ochrony Lotniska. Zresztą od początku w momentach szczytu było to traktowane zarówno przez nas, jak i sądzę przez pana dyrektora Marca, jako sytuacja wyjątkowa, uzupełniająca.

Chcę jasno powiedzieć i bardzo mocno podkreślić, że Konsalnet płaci za każdą minutę przepracowaną przez Służbę Ochrony Lotniska Takie są warunki umowy z zarządzającym portem lotniczym, że jeżeli Straż Ochrony Lotniska wykonuje zadania na ciągach komunikacyjnych, wówczas jesteśmy obciążani kosztami pracy pracowników Straży Ochrony Lotniska. W związku z tym nie jest prawdą jakoby port lotniczy czy ktokolwiek inny, płacił podwójnie – firmie Konsalnet oraz Straży Ochrony Lotniska. W naszym najlepszym interesie ekonomicznym jest to, żeby zapewnić pełną obsadę i wszystkie stanowiska kontroli bezpieczeństwa i żeby były obsadzone przez pracowników Konsalnetu.

W ostatnim okresie w zasadzie, poza zupełnie sporadycznymi sytuacjami kilkunastu minut, zapewniamy kontrole bezpieczeństwa w 100%. Oznacza to, że wszystkie przejścia i punkty kontroli bezpieczeństwa, są obsadzone przez pracowników firmy Konsalnet. Nasza firma w pełni wykonuje usługę przez cały okres funkcjonowania portu lotniczego. W ostatnich dniach Straż Ochrony Lotniska robiła to w ciągu kilkunastu minut; w ciągu doby były to jedynie pojedyncze przypadki. Można powiedzieć, że naprawdę doszliśmy do momentu, kiedy w pełni samodzielnie realizujemy kontrolę bezpieczeństwa.

Tak w ogromnym skrócie wygląda sytuacja. Jeszcze raz powtórzę: Konsalnet wypełnia wszystkie zapisy umowy z zarządzającym portem lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Za wszystkie naruszenia, które miały miejsce, jesteśmy obciążani karami przewidzianymi w umowie. Tego typu uchybienia miały miejsce również wcześniej, kiedy funkcje kontroli bezpieczeństwa pełniła Straż Ochrony Lotniska. Również płacimy za prace wykonywane przez pracowników Służby Ochrony Lotniska.

Pojawił się natomiast zarzut, który szczególnie mnie boli – że nie dbamy o pasażerów i że pasażerowie się skarżą. Proszę państwa, uruchomiliśmy specjalny adres internetowy, na który każdy pasażer, jeżeli jest niezadowolony z obsługi, może wysłać maila. Adres funkcjonuje od ubiegłego tygodnia, a od dzisiaj funkcjonują ulotki rozdawane pasażerom przy kontroli bezpieczeństwa. Ulotki zawierają podstawowe informacje na temat przygotowania się do kontroli, jak i wiadomość, że jeśli pasażer jest z czegoś niezadowolony lub ma uwagi, może pod podany adres zgłaszać wszelkie nieprawidłowości.

Proszę państwa. W związku z zarzutami, które pojawiły się, że pracownicy są przepracowani i niewłaściwie traktowani, uruchomiliśmy specjalny adres mailowy dla pracowników Konsalnetu. Zrobiliśmy to po to, żeby nie było sytuacji, że którakolwiek z osób na kierowniczym stanowisku w firmie zamiata problemy pod dywan. Jeśli jest jakiś problem, to żeby było wiadomo, że można się do nas zwrócić przez bezpośrednią linię. Mimo że adres ten funkcjonuje od dwóch tygodni, do tej pory nie było żadnego zgłoszenia ze strony pracowników o jakichkolwiek problemach. W związku z tym traktuję większość doniesień medialnych, pojawiających się także w pismach związkowych, jako całkowicie nieuzasadnione i nie mające podstaw.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, na koniec ostatnie zdanie o nierzetelności mediów. O manipulacjach i nierzetelności mediów w tej sprawie niech świadczy zdjęcie, które państwu prezentuję. Jest to zdjęcie do artykułu w tygodniku „Wprost", którego autor postawił tezę, że zagrożone jest bezpieczeństwo na lotnisku im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Tytuł artykułu – Ochroniarze na Chopinie. Główna teza artykułu jest taka, że wszystkie problemy związane z bezpieczeństwem i kolejka pasażerów, wiążą się z wejściem firmy Konsalnet.

Proszę państwa; to samo zdjęcie, dokładnie to samo, było publikowane w lutym w „Gazecie Wyborczej" i ilustrowało ówczesne problemy i kolejki pasażerów, które miały miejsce na lotnisku w lutym tego roku. Zwróćcie państwo uwagę – na zdjęciach widoczne są te same osoby ubrane w ciepłe kurtki; to jest zdjęcie z lutego. Tak wygląda rzetelność mediów w Polsce, tak wygląda rzetelność dyskusji na ten temat, z jaką mamy do czynienia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi. Oddam jeszcze na krótko głos…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeśli chce pan pozostać sam z gośćmi, to my możemy wyjść. Nie będziemy państwu sprawiać żadnych kłopotów i problemów. Porozmawiacie sobie…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale panie pośle, panie przewodniczący. Proszę naprawdę dać możliwość odniesienia się do postawionych tez i pytań. Jeszcze tylko oddam głos przedstawicielowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego i będę prosił o krótką wypowiedź. Ale zgłaszał się jeszcze do głosu Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, pan Michał Marzec; bardzo proszę.

Naczelny dyrektor PPPL Michał Marzec:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dosłownie jedno zdanie. Widzicie państwo slajd na ekranie. Port lotniczy w sposób ciągły bada opinie pasażerów na temat świadczonych usług. Wykonują je znane firmy Ipsos i PBS. W części lewej slajdu macie państwo pokazane w formie graficznej wyniki ogólnej oceny jakości obsługi podczas kontroli bezpieczeństwa. Pokazane są wyniki z października ubiegłego roku oraz z kwietnia i czerwca tego roku. W tych trzech badanych przykładowo miesiącach opinia „dobrze" i „bardzo dobrze" zwiększała się z 79 przez 86 do 88% w czerwcu. Czyli w czerwcu tego roku 88% badanych pasażerów najwięcej do tej pory oceniło kontrolę bezpieczeństwa jako dobrą i bardzo dobrą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę przedstawiciela Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Bardzo proszę o krótką wypowiedź.

Dyrektor Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego Adam Borkowski:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Nazywam się Adam Borkowski i mam przyjemność kierować Departamentem Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym, który w imieniu prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego sprawuje nadzór nad zarządzającymi lotniskami w Polsce. Mając na uwadze własne analizy oraz zalecenia kierowane do Urzędu Lotnictwa Cywilnego ze strony Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w dniach 4 i 5 lipca br. inspektorzy ULC przeprowadzili niespodziewaną inspekcję. Jej celem była ocena realizacji przez zarządzającego wymogów ochrony lotnictwa cywilnego.

Myślę, że wyniki kontroli będą dla państwa uspokajające, dlatego pozwolę sobie krótko je przedstawić. Inspekcja obejmowała między innymi sprawdzenie realizacji wymogów ochrony lotnictwa cywilnego w zakresie kontroli dostępu do strefy zastrzeżonej, kontroli bezpieczeństwa osób nie będących pasażerami oraz przenoszonych przez nich przedmiotów, kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego. Inspektorzy sprawdzali również czas pracy operatorów kontroli bezpieczeństwa, dokonywali weryfikacji

uprawnień osób do wykonywania kontroli bezpieczeństwa oraz sprzętu stosowanego do kontroli bezpieczeństwa.

Podczas inspekcji zwrócono szczególną uwagę na prowadzoną kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego przez pracowników firmy Konsalnet. We wszystkich wymienionych przeze mnie obszarach potwierdzono zgodność realizacji wymogów z obowiązującymi przepisami, za wyjątkiem jedynie czasu pracy operatorów kontroli bezpieczeństwa. Stwierdzono, że czas pracy operatorów dokonujących oceny obrazów generalnie jest zgodny z przepisami, jednakże w niektórych przypadkach przekracza dopuszczone 20 minut. Powyższe uchybienie zostało zakwalifikowane jedynie jako nie mające bezpośredniego wpływu na ochronę kontrolowanego podmiotu.

W imieniu prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego chciałbym powiedzieć, że obiektywny i niezapowiedziany audyt potwierdził, iż poziom kontroli bezpieczeństwa zapewniony przez zarządzającego, jest w zgodzie z krajowymi i unijnymi wymogami w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam nadzieję, że przedłożona informacja jest dobrą podstawą do debaty.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę; pan poseł Bogdan Rzońca. Proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący. Powiem krócej, ale bardzo proszę, aby pan umożliwił też wypowiedź obecnym na sali pracownikom Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze. Byłoby dobrze, żebyśmy też usłyszeli ich wypowiedzi. To jest tylko prośba do pana przewodniczącego.

Krótko chciałem zagregować pytania, na które oczekiwalibyśmy odpowiedzi. Oczywiście, bezpieczeństwo na lotniskach jest wartością nadrzędną i po to się spotykamy. Co do tego nie jesteśmy specjalnie podzieleni. Ale jednak podczas pobytu na lotnisku, podczas rozmów prowadzonych na lotnisku, doszliśmy do wniosku, że jednak trzeba zwołać posiedzenie Komisji, na którym powinno się wyjaśnić wątpliwości, o które będziemy w szczegółach pytać.

Pobrzmiewa wątpliwość, że jednak rozwiązanie, o którym dyskutujemy, rozszczelniło ochronę lotniska, czyli mówiąc krótko – bezpieczeństwo zmalało. Mamy też wątpliwość co do tego czy wprowadzone ustawą rozwiązanie nie doprowadziło do takich zdarzeń, jak na przykład zamykanie posterunków. Czy w ostatnim okresie, od kiedy funkcjonuje to rozwiązanie, miała miejsce taka sytuacja?

Słyszymy także o pewnych stratach wizerunkowych, które mają miejsce w związku z wprowadzonym rozwiązaniem. Prosiłbym też pana prezesa o kilka zdań na ten temat. Mamy również cały szereg wątpliwości związanych z tym, czy wprowadzone rozwiązanie obniżyło koszty, o które powinniśmy się wszyscy martwić, bo są one bardzo istotne. Mamy też wątpliwości do relacji, które pojawiły się na lotnisku pomiędzy organami, czyli zarządem Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze a Radą Pracowniczą i związkami zawodowymi. Zdaje się, że wszyscy jesteśmy sobie potrzebni i dobry wizerunek, jak i również komfort pracy jest niezbędny. Oczywiście, od tego w jakich warunkach pracujemy, takie mamy efekty pracy.

Dalej; wśród różnych, zagregowanych pytań pada także pytanie dotyczące relacji między Przedsiębiorstwem Państwowym Porty Lotnicze a firmą Konsalnet. Otrzymałem informacje, że pracownicy Konsalnetu podlegają kontroli bezpieczeństwa służb ochrony lotniska zanim wejdą na swój obszar. Czy były przypadki, że wchodzili na obszar swojej pracy bez takiej kontroli? To może są szczegółowe pytania, ale zadam przynajmniej trzy. Koledzy pewnie zadadzą inne.

Czy pracownicy SOL byli zdejmowani z posterunków, aby wspierać pracowników Konsalnetu? Czy po prostu były takie przypadki? Może tyle na razie szczegółowych pytań, zadanie innych pozostawię już kolegom, którzy po mnie będą zabierali głos.

Jeszcze raz ponawiam prośbę do pana przewodniczącego o umożliwienie wypowiedzi pracownikom PPL. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Oczywiście, postaram się zapewnić wypowiedzi także pracownikom Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze. Do dyskusji zgłosiła się pani poseł Anna Paluch; bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam dwa krótkie pytania. Jedno pytanie mam do pana ministra. Na początku marca, czyli przed datą 18 marca, która wynika ze zmiany Prawa lotniczego, wystąpiłam z interpelacją na temat przygotowania właściwych przepisów wykonawczych. Już nie będę cytowała długiej listy artykułów w zmienionym Prawie lotniczym, które stanowią podstawę do wydania nowych przepisów. Od pana ministra, jeszcze poprzednika pana ministra Rynasiewicza, otrzymałam odpowiedź, że opublikowano 7 rozporządzeń, podpisanych i przekazanych do publikacji były 2 rozporządzenia, 1 projekt podpisany przez ministra i przekazanych do właściwych ministrów do uzgodnień, 4 w Rządowym Centrum Legislacji, a 15 projektów rozporządzeń było na etapie uzgodnień międzyresortowych.

Przypomnę – było to na początku marca tego roku, a odpowiedź ministra na moją interpelację ma datę 5 kwietnia, czyli trzy tygodnie po terminie utraty mocy dotychczas obowiązujących przepisów wykonawczych. Pierwsze pytanie brzmi – ile na dzień dzisiejszy zostało wydanych rozporządzeń wykonawczych z tych 15, które były podane w odpowiedzi na moją interpelację, jako znajdujące się w uzgodnieniach międzyresortowych? To jest jedna kwestia.

I drugie pytanie mam do pana komendanta głównego Straży Granicznej. W odpowiedzi na tę samą moją interpelację ze strony ministra spraw wewnętrznych otrzymałam informację. Jak wiadomo Straż Graniczna ma obowiązek nadzorowania wszystkich działań wykonywanych przez służby ochrony lotniska i przez Specjalistyczną Uzbrojoną Formację Ochronną. Otrzymałam odpowiedź, że jest projekt porozumienia pomiędzy prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego a komendantem głównym Straży Granicznej w zakresie sprawowania nadzoru nad zadaniami związanymi z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, wykonywanymi przez zarządzających lotniskami. Projekt porozumienia został przekazany do uzgodnień.

Jak powiedziałam, data odpowiedzi na interpelację to 8 kwietnia, czyli trzy tygodnie po wejściu w życie nowych uregulowań i przepisów. Minister spraw wewnętrznych poinformował, że na razie działania odbywają się na podstawie wytycznych skierowanych do terenowych jednostek organizacyjnych Straży Granicznej. Moje pytanie do pana komendanta jest takie, czy już zostało podpisane konkretne porozumienie między komendantem głównym Straży Granicznej a prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego określające procedury postępowania i wszystkie kwestie formalnoprawne, i czy one już obowiązują? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani poseł. Bardzo proszę pana posła Dariusza Cezara Dziadzia; bardzo proszę.

Poseł Dariusz Cezar Dziadzio (ID):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem zapytać w trochę innej sprawie. Zapytam krótko – czy coś się zmieniło w procedurach, jeżeli chodzi o kontrolę bezpieczeństwa pasażerów na lotniskach, a zwłaszcza na lotnisku imienia Fryderyka Chopina? Zauważyłem, że od pewnego czasu kontrola jest nadmierna niż była kiedyś. Chodzi mi nie tyle o kontrolę osobistą, tylko o drobiazgową kontrolę ze strony pracowników, pomimo braku sygnału na bramce. Jako parlamentarzysta już nauczyłem się, że w momencie, kiedy urządzenie na bramce zasygnalizuje tak zwaną wyrywkową kontrolę osoby, podlega jej ta osoba. Natomiast tych sygnałów obecnie podczas kontroli jakoś nie ma. Walizka jedzie na taśmie normalnie, człowiek przechodzi przez bramkę, urządzenie niczego nie wskazuje, a pomimo tego pracownik dokonuje drobiazgowej kontroli danej osoby. Pytanie – po co bramka, skoro i tak pracownik ochrony kontroluje pasażera?

Druga sprawa dotyczy obsługi na lotnisku im. Fryderyka Chopina; czy takie postępowanie nie wydłuża czasu kontroli bezpieczeństwa i odprawy pasażerów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę teraz pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Wszystko zaczęło się od tego wydarzenia, kiedy na granicy państwa, jakim jest lotnisko, Straż Graniczną zastąpiono firmami prywatnymi. Teraz mamy tego skutki. Firmy prywatne rywalizują między sobą, itd., itd.

Chciałem zapytać pana ministra, ponieważ zmiana prawa lotniczego nastąpiła na wniosek rządu, czy na granicy państwa po krótkim okresie funkcjonowania nowych przepisów, była przeprowadzona kontrola przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego? Bo to jest bezpieczeństwo państwa. Interesowałyby nas również wnioski tej Agencji. To byłaby podstawa do oceny sytuacji, a nie jakieś oceny firm konsultacyjnych, z których nie widomo co wynika, itd. To jest rzecz wtórna. Ale przede wszystkim chodzi o Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Czy były robione tego typu kontrole? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego; proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Poruszę może inny wątek. Otóż mamy taką sytuację, że grupa pracowników, bo tak należy rozumieć związki zawodowe, pisze pismo do naczelnego dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, w którym przedstawia konkretne wątpliwości. Przedstawia wątpliwości związane ze sprawą, o której dzisiaj mówimy. Nie będę do tego nawiązywał, bo wiele już o tym mówiono. W każdym bądź razie wątpliwości przedstawione w pismach przynajmniej wymagają zastanowienia. Odpowiedź pana dyrektora jest taka, że nie jest to sfera działalności związków zawodowych.

To są pracownicy Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze. Kodeks pracy mówi o tym, że o wszystkich nieprawidłowościach i o tym co źle się dzieje w firmie, pracownicy muszą informować odpowiednie organy przedsiębiorstwa. Jeżeli obywatel w państwie, ale także pracownik w firmie, dostrzega, że pewne rzeczy źle wyglądają, powinien o swoim stanowisku poinformować stosowne organy. Wzajemny szacunek i kontakty powinny także polegać na tym, że odpowiada się na tego rodzaju wątpliwości. Bo nie o wszystkim, co się dzieje w firmie, dyrekcja musi wiedzieć. Pana obowiązkiem, panie dyrektorze, było poinformowanie, że w tej dziedzinie rzecz wygląda tak, a w innej sprawie nie macie racji, itd. A nie odpowiedzieć w sposób arogancki że to nie wasza działka, od… się od tego i koniec, kropka. To prowadzi do niepotrzebnych napięć i taka postawa jest całkowicie nie w porządku wobec przepisów Kodeksu pracy, panie dyrektorze.

Jeżeli pracownik informuje widząc, że w firmie źle coś się dzieje, to tym bardziej powinien być potraktowany z szacunkiem i z odpowiednim podejściem. Choćby dlatego, żeby robił to częściej wskazując nieprawidłowości. Rolą zwierzchnika jest poinformowanie takiego pracownika o tym, że jego wiedza jest niepełna i sprawy wyglądają zupełnie inaczej. Tymczasem pismo, w którym pan dyrektor odpowiada organizacjom związkowym, jest nawet formą specjalnego ich drażnienia. Ich pismo jest przejawem troski o to, żeby w firmie działo się dobrze i żeby w państwie działo się dobrze. Obydwa pisma mam przed sobą.

Natomiast w pana odpowiedzi jest zawarta w pewnym sensie pewna forma buty; nie mieszajcie się do moich spraw. To nie są tylko pańskie sprawy, panie dyrektorze, to są sprawy naszego państwa, bo przedsiębiorstwo Porty Lotnicze jest państwowe. Po przeczytaniu pisma chciałbym od pana ministra usłyszeć jak pan je potraktował. Eskalacja konfliktów nigdy nie jest potrzebna i nigdy dobrze nie robi. To jest jedna sprawa. Uważam, że odpowiedź pana dyrektora może sugerować, że ze strony pańskiego personelu czy pana, coś jest nie w porządku w sprawach poruszonych w piśmie, skoro odmawia pan odpowiedzi o tym jak jest, dlaczego jest i dlaczego coś takiego zostało zrobione.

Następna sprawa; mamy Radę Pracowniczą, statutowy organ przedsiębiorstwa. Rada pisze do pana w tej sprawie odpowiednie pismo. Następnie pisze dobrze sformułowane pismo z dobrym uzasadnieniem z datą 30 stycznia do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Jest to wystąpienie dobrze sformułowane i dobrze uzasadnione, które jeśli chodzi o koszty wyraźnie sugeruje, że z tym wszystkim może być coś nie w porządku. Mowa jest o zatrudnieniu pracowników tylko na rok i że muszą mieć odpowiednie certyfikaty i posiadać wszystkie niezbędne dokumenty.

Czytając wystąpienia do pana ministra i do pana premiera rodzi się pytanie, kto na tym skorzysta? Jednocześnie używa się argumentu, że w tym czasie żadna firma z działających na rynku nie ma możliwości wykonywania usług z zakresu kontroli bezpieczeństwa na lotniskach. Bo jakby miała taką możliwość, to pan dyrektor by nie czekał i nie zatrudniał pracowników tylko na jeden rok. Dlaczego od razu wcześniej nie nastąpił przetarg i nie poszedł pan w tym kierunku, kiedy znowelizowana ustawa Prawo lotnicze nie weszła jeszcze w życie? Pan zatrudnia ludzi na rok, czyli ma pan zamiar przejść na inną firmę. Ale na jaką firmę, skoro takich firm nie ma? Do przetargu zgłosiły się dwie firmy i wiadomo, że jedna z nich została wybrana.

Patrząc na sprawę w takim kontekście i odnosząc się do tego wszystkiego, z jednej strony, ponosimy koszty, zatrudniamy ludzi na rok, szkolimy ich. Z drugiej strony, z przedstawionych nam pism bardzo jednoznacznie wynika, że kadra zatrudniona przez pana jest całkiem w porządku, zna się na rzeczy i potrafiła dobrze wykonywać kontrole bezpieczeństwa. Za tym leci ryzykancka decyzja, żeby tych wszystkich ludzi zwolnić.

W związku z tym rodzi się pytanie. Jeśli odpowiedzi nie będzie, to prośba, aby odpowiednie służby sprawdziły sprawę. Ile zwalnianych przez pana pracowników będzie przechodziło do firmy, która wygrała przetarg? Bo pan po kolei zwalnia z pracy pracowników. Najpierw ich pan wyszkolił, zatrudnił na jeden rok, przygotował ich pan i wdrożył do tej roboty, a teraz ich pan zwalnia. Taka informacja dotarła do nas.

W związku z tym ci pracownicy szukają sobie roboty i pójdą tam, gdzie jest dla nich praca. Jak na razie, pracowników kontroli bezpieczeństwa jest za mało. To co, wyszkolił pan pracowników dla firmy, która wygrała przetarg? Miał pan wcześniej z tą firmą jakieś porozumienie czy umowę?

Naczelny dyrektor PPPL Michał Marzec:

Bardzo przepraszam, ale to są jakieś pomówienia, panie pośle.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Nie, ja tylko zadaję pytania. Po lekturze wszystkich pism, które otrzymałem, mam prawo zadawać pytania. Ja zadaję pytania. Na te pytania musi być uzasadniona odpowiedź. Ja nikogo nie pomawiam. Ja nie pomawiam pana ani nikogo, tylko chcę wiedzieć. Bo z pism i innych papierów wynikają takie, a nie inne wątpliwości. To się wszystko trzyma pewnej kupy. Nie chcę od pana usłyszeć odpowiedzi. Chcę, żeby pan minister zarządził, aby odpowiednie służby udzieliły odpowiedzi, żeby stwierdzono, że to jest nieprawda, że tak nie było, itd., itd. I że to wszystko nie trzyma się kupy.

Będąc posłami nie możemy, proszę państwa, czytając to co napisała Rada Pracownicza w wystąpieniu do pana ministra i do pana premiera i o co wystąpiły związki zawodowe, więc nie możemy chować głowy i ukradkiem zadawać pytania. Nie możemy pytań zadawać ukradkiem, musimy je zadawać w prostej linii. Rodzą się bowiem pewne wątpliwości. Oczekujemy, że pan minister poprzez służby państwowe współpracujące z panem dyrektorem, spowodują, że to wszystko zostanie zbadane i dokładnie określone, żeby nie było cienia wątpliwości.

Po tym wszystkim co dzisiaj byśmy nie powiedzieli na te tematy, to wszystkie wątpliwości tkwiły tu pod stołem; sprawa musiała być jakoś-tam wcześniej dogadana i wcześniej domówiona. Nie wiem czy tak było, ale to wynika z pism, o których mówiłem. Chodzi o pracowników; to bardzo dobrzy ludzie, w większości z wyższym wykształceniem, ze średnio dziesięcioletnim stażem pracy na lotnisku, itd. I następnie ci ludzie są zatrudniani na rok i po kolei zwalniani, a na ich miejsce wchodzą pracownicy zewnętrznej firmy.

Z pism wynika wyraźnie, że firma Konsalnet na razie cały czas korzysta z pomocy Służby Ochrony Lotniska, ta służba ją uzupełnia. Pan dyrektor woła ludzi i daje im

wypowiedzenia, a oni potem uzupełniają szeregi prywatnej firmy. Tak przynajmniej by wynikało z tego wszystkiego, takie mam domniemanie i o tym mówię. Pan dyrektor zwalnia natychmiast, już na pniu w całym tym bałaganie.

I pytanie – poszli ci ludzie do prywatnej firmy czy nie poszli? Pan dyrektor może oczywiście powiedzieć, że pan o tym nie wie i że to nie pańska sprawa, ale ministra, służb państwowych i tak dalej. Ale to pan tych ludzi zwalnia. Poszły pieniądze na szkolenie, żeby pracownicy uzyskali odpowiednie certyfikaty operatorów kontroli bezpieczeństwa, znaleźli się na lotnisku, mieli służyć, i tak dalej. Jeżeli tak szkoli się pracowników i przyjmuje do pracy, to chyba nie na jeden rok? To nie jest sprawa na jeden rok. Już z tego faktu, że pan dyrektor założył zatrudnienie tych ludzi na jeden rok, wynika, że kontrolę bezpieczeństwa przejmie prywatna firma. Tak przynajmniej wynika z dzisiejszych wystąpień. To są podstawowe pytania, które wynikają z całej sprawy.

I jeszcze jedno; absolutna pewność siebie. Pan dyrektor nie raczy odpowiadać związkom zawodowym. Pan po prostu nie raczy odpowiadać we właściwy sposób, jak to się powinno robić, Radzie Pracowniczej, a jest to organ przedsiębiorstwa. Rada, nie usatysfakcjonowana przez pana, pisze z kolei do ministra, pisze do premiera. Nie wiem, jakie to były odpowiedzi, bo ich nie znam. Ale w pismach te wszystkie kwestie zostały przedstawione. Dlatego, panie ministrze, chciałbym, aby została dokładnie zbadana, i to w trybie pilnym, kalkulacja, jaka została zrobiona. Skąd wiadomo, że koszty kontroli zewnętrznej będą niższe, kiedy jeszcze nie było rozstrzygniętego żadnego przetargu i nie było innych danych, żebyście od razu potrafili policzyć koszty i że przejdziecie na zatrudnienie pracowników o niższych kwalifikacjach i na inne działania z tym związane. Proszę wziąć pod uwagę, że mówimy o 20-22 milionach złotych. Z punktu widzenia kwoty ponad 100 milionów wszystkich kosztów ochrony lotniska, to nie może działać korzystnie i zgodnie z oczekiwaniem rozwiązania problemu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W ten oto sposób mamy kolejny przykład odejścia od głównego tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Jak to odbiegamy?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, bo pytania teraz formułowane dotyczą relacji pomiędzy zarządem Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, a jego organami wewnętrznymi czyli z Radą Pracowniczą działającą w oparciu o ustawę o przedsiębiorstwach państwowych, a także ze związkami zawodowymi działającymi w oparciu o ustawę o związkach zawodowych. Pozwólcie, że nie będę dalej drążył tego tematu.

Bardzo proszę; oddam jeszcze głos przewodniczącemu Adamczykowi. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Postaram się mówić krótko; dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Przede wszystkim, panie ministrze. W pana wypowiedzi zawarty był wątek historyczny. Zostało przyjęte prawo lotnicze, zostały przyjęte zmiany instytucjonalne; z konsekwencjami tych zmian teraz się borykamy.

Panie ministrze, pragnę przypomnieć jak została dokonana zmiana ustawy Prawo lotnicze i głosowanie w Sejmie w dniu 13 maja 2011 roku. Wobec wielu krytycznych opinii wygłaszanych czy na forum Komisji, czy na forum Sejmu, za przyjęciem ustawy głosowało 193 posłów Platformy Obywatelskiej, 25 posłów Polskiego Stronnictwa Ludowego i 14 posłów Polska Jest Najważniejsza. Ustawa została przepchana kolanami. Stało się tak mimo krytycznych opinii środowisk, mimo przewidywanych skutków włączenia firm prywatnych w ochronę i bezpieczeństwo portów lotniczych.

Dlatego bardzo bym prosił, żeby już w kolejnych wystąpieniach nie nazywać przeszłości jakimś zjawiskiem, które miało miejsce i na które nie mieliśmy wpływu. Nie będę wymieniał posłów, którzy zasiadali w Komisji Infrastruktury poprzedniej kadencji, którzy podnieśli rękę nie tylko na posiedzeniach Komisji, ale także na plenarnym posiedzeniu Sejmu, za przyjęciem nowelizacji ustawy Prawo lotnicze. To jedno.

Kolejna kwestia. Zwracam się do przedstawicieli instytucji, a przede wszystkim przedstawicieli Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze. Używacie panowie argumentu, że powodem kumulacji pasażerów w czerwcu było wyłączenie lotniska w Modlinie. Pamiętamy kiedy wyłączono to lotnisko. Jeżeli państwo kreujecie publicystykę na potrzeby gawiedzi, to apeluję do tych wszystkich, którzy przychodzą i kpią sobie z Sejmu. Bo ja to odbieram jako kpinę z posłów. Jeżeli dzisiaj ktokolwiek mówi, że to co stało się 14 i 15 czerwca było bezpośrednio spowodowane wyłączeniem z ruchu lotniska w Modlinie, które zresztą zostało spartaczone podczas modernizacji i musiało zostać zamknięte, ale ponad pół roku wcześniej, jest to brak szacunku do Wysokiej Izby.

Mówienie o tym, że niewypał, niewybuch tudzież problemy z lądowaniem dwóch samolotów spowodowały rozszczelnienie bezpieczeństwa na lotnisku jest hipokryzją, jest kpiną z parlamentu. Lotnisko powinno być przygotowane na tego typu okoliczności, państwo nie żyjecie na Księżycu. Państwo doskonale zdajecie sobie sprawę, że powinniście być przygotowani nawet na wybuch dwóch bomb i Bóg wie jakie jeszcze inne nieszczęście na lotnisku. Lotnisko powinno być zawsze chronione, a w tych dniach nie było.

Zwracam się z pytaniem do ministra transportu. Panie ministrze, 15 stycznia 2013 roku – do czego Rada Pracownicza PPL miała prawo – uchwałą nr 3 stwierdzono, między innymi, że przyjęcie formuły wypełnienia obowiązku zabezpieczenia bezpieczeństwa na lotnisku Okęcie będzie obciążone bardzo dużym ryzykiem dla dalszego funkcjonowania portu, może też skutkować poważnymi zakłóceniami w prawidłowym jego funkcjonowaniu, a w ostateczności – zawieszeniem działalności lotniska Chopina. Uchwała Rady w styczniu, uprzedzająca zarządzającego lotniskiem o tym wszystkim, była kierowana nie tylko do dyrektora przedsiębiorstwa. Czy w związku z tym podjęto jakiekolwiek czynności? Czy w związku z tym, że 4 czerwca zostało skierowane pismo do naczelnego dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, pana Michała Marca, sygnowane przez związki zawodowe, na 10 dni przed wystąpieniem rozszczelnienia w kordonie zabezpieczającym lotnisko Okęcie, czy w związku z tym podjęto jakiekolwiek czynności?

Znam odpowiedź pana dyrektora Michała Marca, której udzielił na spotkaniu członków sejmowej Komisji Spraw Wewnętrznych. Nie było to bowiem posiedzenie Komisji, ale spotkanie w porcie lotniczym. Czy w związku z tym zostały podjęte jakiekolwiek czynności zabezpieczające? Czy wobec tego, że zarząd portu lotniczego był kilkakrotnie uprzedzany o konsekwencjach wprowadzenia zewnętrznej firmy zabezpieczającej lotnisko, minister skierował zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa do właściwych organów w związku z możliwością spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, braku bezpieczeństwa i czasowym braku zabezpieczenia lotniska Okęcie? Czy minister skierował do właściwych organów wnioski w tej sprawie? Jakie wnioski zamierza wyciągnąć minister wobec zarządzającego portem?

Nie ma na sali ministra spraw wewnętrznych. Jakie minister spraw wewnętrznych zamierza wyciągnąć wnioski wobec dowództwa Straży Granicznej, bezpośrednio odpowiedzialnego za nadzór nad jednostkami zabezpieczającymi lotnisko Okęcie?

Kolejna kwestia. Czy prawdą jest, że…Rozumiem, panom jest wesoło, nic w zasadzie się nie stało. Nic się nie stało, jest wesoło. Bardzo proszę, aby…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam; panie przewodniczący! Taki doświadczony poseł. Proszę nie…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Już kończę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie chodzi o skracanie wypowiedzi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jeszcze jedno.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Chodzi o to, żeby nie podgrzewać atmosfery, nie zagęszczać jej; bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czy prawdą jest, że przygotowywana jest zmiana umowy z firmą, która wygrała przetarg na zabezpieczenie lotniska Okęcie, zmiana polegająca na rezygnacji z objęcia części posterunków na lotnisku przez firmę, która dzisiaj sprawuje obowiązki wynikające z umowy z PPL? Bardzo proszę również, panie przewodniczący, o umożliwienie zabrania głosu stronie społecznej reprezentowanej dzisiaj na naszym posiedzeniu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, tak będzie. Bardzo proszę. Są jeszcze posłowie, którzy zgłosili się do wypowiedzi. Pan poseł Jerzy Szmit; bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Z prezentacji, którą obejrzeliśmy na początku posiedzenia, wynikało, że na zapewnienie bezpieczeństwa na lotnisku Okęcie jest wydawanych ponad 100 mln zł. Część bezpieczeństwa, o której dzisiaj mówimy, kosztowała zarządzającego lotniskiem 22 miliony złotych, przynajmniej tak wynikało z prezentacji.

Rozumiem, że jednym z podstawowych czynników do działania, aby wyłonić zewnętrznego operatora ochrony lotniska, były oszczędności. Z tego co wynikało z prezentacji, chodzi o zaoszczędzenie kilku milionów złotych. A więc jest to zaledwie kilka procent ogólnej kwoty wydatków na ochronę lotniska.

Panie prezesie, czy oferent, a więc firma Konsalnet, została wyłoniona w przetargu według kryterium najniższej ceny? Czy mógłbym prosić o udzielenie teraz odpowiedzi na to pytanie – tak lub nie? Tak? To nie jest tajemnica, chodzi o przetarg publiczny. Nie pytam o cenę, tylko czy firma Konsalnet została wybrana na podstawie kryterium najniższej ceny. Ok. Skąd biorą się oszczędności firmy, która może wygrywać przetarg oferując najniższą cenę? Tak naprawdę, jest tylko jedno kryterium oszczędności, a jest to oszczędzanie na wynagrodzeniach dla pracowników. To jest podstawowy koszt w firmach ochroniarskich, które nie słyną z tego, że są znakomitymi płatnikami, nie słyną z tego, że na dobrych warunkach zatrudniają swoich pracowników, ale wynagradzają im to innymi sposobami.

W związku z tym pytanie; mam nadzieję, że zarządzającemu lotniskiem sprawa jest znana. Czy osoby strzegące bezpieczeństwa na lotnisku są zatrudnione na umowach zlecenia, czy na umowach o dzieło? Chodzi szczególnie o osoby, które pełnią funkcje kierownicze, a więc o dowódców zmian. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos ? Nie widzę. Bardzo proszę stronę społeczną. Proszę tylko o przedstawianie się, bowiem nie znam wszystkich państwa. Bardzo proszę, kto z państwa?

Przewodniczący Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze Cezary Wieński:

Witam państwa bardzo serdecznie. Cezary Wieński, przewodniczący Rady Pracowniczej. Przede wszystkim chciałbym się króciutko odnieść do wystąpienia pana ministra. Pan minister podniósł kwestię bezpieczeństwa. Jest to zrozumiałe, ponieważ tematem posiedzenia Komisji jest zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa na lotnisku im. Fryderyka Chopina. We wszystkich pismach, które skierowaliśmy także do pana ministra, na równi była traktowana kwestia opłacalności. Wskazywaliśmy, że oczekiwana oszczędność nie kompensuje ewentualnych ryzyk. W odpowiedzi uzyskaliśmy od pana ministra potwierdzenie braku odniesienia do ryzyk, natomiast jedynym powodem są oszczędności finansowe. Wydaje mi się, że w toku dyskusji otrzymaliście państwo jednoznaczną informację, że oszczędności finansowe są czysto teoretyczne.

Mam pytanie do pana prezesa firmy Konsalnet. Panie prezesie, stwierdził pan, że przez ponad dwa lata przygotowywaliście się państwo do wejścia na lotniska, wyszkoliliście odpowiednio certyfikowany personel, itd. Pytanie konkretne – kiedy Urząd Lotnictwa Cywilnego certyfikował państwa ośrodek szkoleniowy? Czy mógłby pan teraz odpowiedzieć na to pytanie?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam, ale muszę po prostu wkroczyć. Zaczynamy zmieniać sposób procedowania.

Przewodniczący RP w PPPL Cezary Wieński:

Przepraszam bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę pana przewodniczącego o kontynuowanie wypowiedzi. Osobą, która udziela głosu na posiedzeniu, jest prowadzący. Proszę nie wprowadzać samowoli.

Przewodniczący RP w PPPL Cezary Wieński:

Przepraszam, panie przewodniczący, już kontynuuję. Z tego co wiem, ośrodek nie został certyfikowany, bo polskie prawo nie przewiduje certyfikowania ośrodków szkoleniowych. Certyfikowany mógł być jedynie program szkolenia w ośrodku, na podstawie którego osoby są szkolone. To nastąpiło wiosną tego roku. Trudno, żeby przez 2-3 miesiące pan wyszkolił i jednocześnie przekazał doświadczenie osobom, które zaczęły wykonywać obowiązki operatora kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym im. Fryderyka Chopina.

Kończąc odniosę się zarówno do tez przedstawionych przez pana dyrektora Michalkiewicza, jak i pana prezesa. Z ich wystąpień końcowych można by było odnieść wrażenie, że priorytetem na lotnisku jest jak najkrótszy czas oczekiwania na kontrolę bezpieczeństwa. Nic bardziej błędnego. Zapewnienie bardzo szybkiego przejścia, zminimalizowanie czasu oczekiwania, zależy od standardu kontroli bezpieczeństwa. Nie bez powodu poruszam ten temat, dlatego że Służba Ochrony Lotniska, która wykonywała te czynności, dedykując do nich doświadczony personel, była w stanie osiągnąć maksymalnie 170 osób na godzinę w jednym punkcie kontroli bezpieczeństwa.

Wydaje mi się, że pan prezes mnie nie przekona, że kadry Konsalnetu posiadały większe doświadczenie, niż SOL. Tymczasem pracownicy Konsalnetu zdecydowanie ten wynik poprawili. I to by było na razie tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Prezes firmy Konsalnet Adam Pawłowicz:

Panie przewodniczący, czy można *ad vocem* tylko jedno zdanie?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie prezesie, teraz zadajemy pytania. Bardzo proszę, kontynuujemy debatę. Bardzo proszę o zabranie głosu pana z końca sali. Proszę o przedstawienie się.

Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego w Przedsiębiorstwie Państwowym Porty Lotnicze Marek Żuk:

Marek Żuk, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego. Mam dwa pytania. Jednocześnie też chciałbym nawiązać do wypowiedzi rzecznika prasowego Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, pana Przygockiego, dla radia. Wypowiada się on w sposób jednoznaczny, że…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Można bliżej mikrofon?

Przewodniczący ZZ Pracowników Lotnictwa Cywilnego w PPPL Marek Żuk:

Zakłada się w tej wypowiedzi, że około dwustu pracowników PPL przejdzie do Konsalnetu. Taka była wypowiedź dla radia, jest to do sprawdzenia. I to jest jedna sprawa.

Mam pytanie do prezesa Konsalnetu i do dyrektora Michalkiewicza. Panie prezesie, czy w chwili podpisania umowy w dniu 3 kwietnia tego roku, Konsalnet był w stanie zagwarantować przejęcie kontroli bezpieczeństwa w zakresie, który obejmowała umowa? Według naszej wiedzy i faktów, które miały miejsce, w dniu 3 czerwca br., kiedy już całkowicie protokolarnie Konsalnet przejął posterunki kontroli bezpieczeństwa pasażerów, niestety, nie byliście w stanie tego zadania spełnić. W naszej ocenie, wasze zapewnienia i wasza gwarancja spełnienia zadań wynikających z umowy, były bez pokrycia. To jest jedno.

Do pana dyrektora Michalkiewicza mam jedno pytanie, które zadał już pan poseł Tchórzewski. Jak dużo było przypadków zamykania naszych posterunków lub likwidacji patroli pieszych bądź motoryzacyjnych? Jednocześnie w tym samym czasie wspieraliśmy posterunki obsadzone przez pracowników Konsalnetu. Czy takie przypadki miały miejsce i jak często? Zostało to określone w zarzutach stawianych przez samorząd załogi i związki zawodowe; chodzi o przypadki mające miejsce wówczas, gdy nastąpiło naruszenie strefy bezpieczeństwa poprzez rozszczelnienie wynikające z braku wystarczającej liczby posterunków wynikającej z tabeli posterunków i z planu ochrony lotniska im. Fryderyka Chopina. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś ze strony społecznej jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Portu Lotniczego Warszawa Okęcie Robert Zieliński:

Robert Zieliński, Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego. Mam też pytanie do prezesa Konsalnetu. Dla mnie miernikiem przygotowania Konsalnetu do pełnienia obowiązków jest ilość przepustek. PPL obliczył minimalną, ale absolutnie minimalna ilość pracowników kontroli bezpieczeństwa na 180 osób. Tymczasem, zgodnie z moją wiedzą, Konsalnet, który od 3 czerwca powinien prowadzić kontrolę bezpieczeństwa, miał 56 przepustek. Nie jestem pewien, ale wydaje mi się, że dzisiaj jest to około 110 przepustek na 180 osób.

Jeszcze jedno a propos przygotowania Konsalnetu. Od 11 do 14 czerwca osobiście byłem dwa razy dziennie na terminalu. Na dziewięć dni kontroli bezpieczeństwa, Konsalnet w tych dniach obstawiał swoimi pracownikami jedną nitkę. Nie wiem jak było w pozostałych dniach, odnoszę się tylko do wspomnianych dni, łącznie z dniem, kiedy wykryto niewybuch na płycie lotniska, kiedy Konselnet zamknął posterunek i obstawił po południu dwie nitki. Jak powiedziałem, wcześniej była obstawiona jedna nitka na dziewięć. To, panie prezesie, a propos przygotowań Konsalnetu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa? Nie widzę.

Zanim oddam głos panu ministrowi, pozwólcie państwo, że udzielę sobie głosu. Z przebiegu debaty miałem podejrzenia, że rzeczywiście temat dzisiejszego posiedzenia chyba powinien być inny. Tak przynajmniej wynika z dyskusji. Moje podejrzenie potwierdzili panowie reprezentujący stronę społeczna, szczególnie przewodniczący Rady Pracowniczej.

Główny wątek, z którym prawdopodobnie jest jakiś problem i który może też być przedmiotem debaty i posiedzenia sejmowej komisji, są relacje Zarządu Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze ze statutowymi organami, jakimi są Rada Pracownicza działająca w oparciu o ustawę o przedsiębiorstwach państwowych, a także związki zawodowe, czyli organizacje działające w oparciu o ustawę o związkach zawodowych. Pewno dobrze, że i ten wątek był poruszony w dzisiejszej debacie.

W związku z tym mam pytania; jedno do pana Naczelnego Dyrektora PPL, i drugie do pana prezesa spółki Konsalnet. Proszę podać średnie płace zarówno w przedsiębiorstwie Porty Lotnicze, jak i w firmie chroniącej lotnisko. Czy sugestie zawarte w pytaniach sformułowanych podczas naszej debaty, rzeczywiście są kompatybilne? Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, panie ministrze, o odniesienie się do pytań i stawianych tez. Mam nadzieję, że odniosą się także do nich panowie, do których bezpośrednio kierowane były pytania. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Pytań było mnóstwo, przede wszystkim padły pytania bardzo szczegółowe, na które pewnie panie i panowie oczekują odpowiedzi.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Oczywiście, ale pan minister nie musi odpowiadać.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Prosimy na piśmie.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Czyżbyście nie oczekiwali odpowiedzi? Bo mówicie, żebym nie odpowiadał.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Poprosimy o odpowiedź na piśmie, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Tak? Dobrze, odpowiem na piśmie, a teraz w pierwszej kolejności oddam głos panu generałowi; proszę bardzo.

Komendant główny Straży Granicznej gen. Dominik Tracz:

Jeśli można, na pytania chciałbym odpowiedzieć jeszcze dzisiaj. Dwa pierwsze zostały zadane przez panią poseł i dotyczyły porozumienia. Pozwolę sobie odczytać moją odpowiedź na pytanie, to są tylko trzy krótkie punkty, ale bardzo istotne dla funkcjonowania dzisiaj kontroli bezpieczeństwa i nadzoru nad nią. Podpisując porozumienie mieliśmy na względzie, że celem współpracy w ramach realizacji postanowień art. 186 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze jest zapewnienie zgodności działań zarządzających lotniskami w zakresie wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, z przepisami krajowymi oraz Unii Europejskiej dotyczących lotnictwa cywilnego. Braliśmy też pod uwagę konieczność utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, jak również wieloletnie doświadczenia Straży Granicznej w wykonywaniu zadań związanych z ochroną lotnictwa cywilnego. Braliśmy także pod uwagę fakt dysponowania przez Straż Graniczną wyspecjalizowanymi zasobami osobowymi i rzeczowymi niezbędnymi do nadzoru nad realizacją zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, wykonywaną przez zarządzających lotniskami, zwanego dalej nadzorem. Mieliśmy także na względzie zapewnienie sprawnego i skutecznego współdziałania w zakresie nadzoru. Z tych wszystkich powodów 11 czerwca tego roku z Szefem Urzędu Lotnictwa Cywilnego podpisaliśmy porozumienie, które obowiązuje z dniem podpisania.

Tekst porozumienia mam ze sobą. Mógłbym jeszcze dokonać pewnej gradacji, kategoryzacji jakości porozumienia, które są znaczące i które wymagają procedury przepływu informacji. Ale najistotniejsze jest to, że porozumienie funkcjonuje. I to jest jedna kwestia. Byłaby to odpowiedź na pierwsze pytanie. I drugie…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Przepraszam, czy to jest docelowa wersja porozumienia?

Komendant główny Straży Granicznej gen. Dominik Tracz:

Ono już funkcjonuje. Porozumienie funkcjonuje w pełnym zakresie z dniem 11 czerwca br.

Poseł Anna Paluch (PiS):

To jest ostateczna jego wersja. Tak?

Komendant główny Straży Granicznej gen. Dominik Tracz:

Tak. Porozumienie określa dzisiaj wyraźnie, w jakim zakresie prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wspólnie z komendantem głównym Straży Granicznej ustalają nadzór nad działalnością w zakresie kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych. Jest to jedno zagadnienie, które wiąże się z drugim pytaniem pana posła, czy Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego kontrolowała kwestie związane z działalnością dotyczącą bezpieczeństwa granicy państwa, mówiąc ogólnie.

Proszę państwa, chodzi o wdrożenie w praktyce zasady, a taka dziś obowiązuje, iż kontrola bezpieczeństwa w ruchu lotniczym jest wymogiem prowadzenia działalności gospodarczej i nie jest uzależniona od faktu przekraczania granicy. To także potwierdzenie faktu, że w ramach lotów wewnętrznych Straż Graniczna nie realizuje zadań. Kontrola bezpieczeństwa leży w kompetencjach zarządzającego portem, który w zależności od jego oceny, wybiera albo własne rozwiązania albo zewnętrzne. To nie znaczy,

że zejście z kontroli bezpieczeństwa zwolniło Straż Graniczną z innych, ustawowych obowiązków. Pozwolę sobie je krótko odczytać.

Po pierwsze – nikt nie zwolnił Straży Granicznej z kontroli granicznej i ochrony granicy. Kontrola bezpieczeństwa to jedno, a kontrola granicy i przekraczania granicy, to zupełnie inna kwestia. Nikt nie zwolnił Straży Granicznej z działania związanego z przeciwdziałaniem transportowania przez granicę przedmiotów i substancji zabronionych, a więc toksycznych i radioaktywnych. Nie zwolniono nas także z realizacji czynności zleconych przez uprawnione organy państwowe. Chodzi o kwestie poszukiwawcze, kwestie doprowadzeń, kwestie procedur wydaleniowych, itd. Nadal należy to do zadań Straży Granicznej i tylko Straż Graniczna je realizuje.

Bardzo istotna, choć często niezauważana, jest też kwestia związana z tym, że to Straż Graniczna, jako formacja uzbrojona, umundurowana, jest zobowiązana do podejmowania interwencji w przypadku naruszenia porządku publicznego w zasięgu terenu lotniska. To oznacza działania zarówno na płycie lotniska, na samym lotnisku, jak i na pokładzie statku powietrznego. Straż Graniczna podejmuje również czynności, które przekraczają uprawnienia służb ochrony lotniska, które zwracają się do Straży o pomoc.

Dlatego myślę, że nie ma dzisiaj powodu, aby Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego dodatkowo oceniała to, co stanowi podstawowe zadanie Straży Granicznej i, jak myślę, jest wykonywane na zadowalającym poziomie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana dyrektora Michała Marca.

Naczelny dyrektor PPPL Michał Marzec:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Rzeczywiście, padło bardzo dużo pytań. Nie wiem czy będę w stanie odpowiedzieć na wszystkie. Natomiast jedną rzecz chciałem powiedzieć bardzo zdecydowanie. Nigdy na lotnisku bezpieczeństwo pasażerów nie było zagrożone. Nie było żadnego rozszczelnienia granicy, nie było żadnego zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów. To, o czym mówiliśmy, dotyczyło strefy komfortu i satysfakcji pasażerów, czyli czasu oczekiwania na kontrolę bezpieczeństwa. Nigdy nie było żadnego zagrożenia bezpieczeństwa, nie było żadnego rozszczelnienia.

Proszę państwa, może najpierw spróbuję się odnieść dość ogólnie do wielu pytań, które dotyczyły kontroli bezpieczeństwa. Kontrola bezpieczeństwa na lotnisku ma trzy podstawowe aspekty. Należy do nich bezpieczeństwo, komfort i satysfakcja pasażerów oraz biznes. To są już sprawy gospodarcze.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, to Wysoka Izba wskazała dwie instytucje, które są uprawnione do kontrolowania poziomu bezpieczeństwa. Jest nim Urząd Lotnictwa Cywilnego i Straż Graniczna. Dzisiaj usłyszeliśmy opinie obydwu tych instytucji wskazanych przez Wysoką Izbę. Poziom bezpieczeństwa na lotnisku po wprowadzeniu firmy zewnętrznej nie odbiega od poziomu, który był do tej pory. Tyle jeśli chodzi o bezpieczeństwo. I to nie podlega dyskusji. Nie wiem kto jeszcze może państwu podać wiarygodne dane na ten temat. Na pewno sami nie możemy być sędziami we własnej sprawie.

Druga sprawa, to komfort i satysfakcja pasażerów. Przypominam, że wspólnie z liniami lotniczymi walczyliśmy o to, żeby do kontroli bezpieczeństwa została dopuszczona firma zewnętrzna, ponieważ zakładaliśmy, że będzie to miało również wpływ na komfort obsługi pasażerów. Walczyło o to nie tylko zarządzające lotniskami przedsiębiorstwo Porty Lotnicze, ale również linie lotnicze, zakładając, że będzie taniej. I rzeczywiście jest taniej, do czego za chwilę przejdę.

Komfort i satysfakcja pasażerów sprowadzają się do tego czy kontrola jest sprawna i szybka i czy odbywa się w określonym czasie. Oczywiście, kwestia bezpieczeństwa nie podlega żadnej dyskusji. Parametry przedstawione państwu dzisiaj na slajdach pokazują, że jeśli chodzi o komfort obsługi pasażerów jesteśmy co najmniej w czołówce europejskiej. Oczywiście, mieliśmy pewne problemy, ale zdarzają się one wszędzie. Dotyczyły one komfortu obsługi pasażerów, a nigdy nie dotyczyły bezpieczeństwa.

Trzeci aspekt, to sprawy handlowe i ekonomiczne. Poczułem się urażony pewnymi stwierdzeniami, które padły z ust pana posła Tchórzewskiego, ponieważ nie rozumiem jak można patrzeć na to w ten sposób. Kalkulacja jest dość prosta; na szkolenie ludzi

wydaliśmy około pół miliona złotych. Oszczędność roczna wynosi 10 milionów złotych. W ogóle nie mamy o czym mówić czy to się opłaca czy nie. Oczywiście, że się opłaca. Jeżeli państwo uważacie, że to są pieniądze, które powinni zapłacić pasażerowie, proszę się zapytać pana prezesa Mikosza z LOT-u czy jest gotów zapłacić kilkadziesiąt milionów ekstra za kontrolę i za bezpieczeństwo jego pasażerów.

Po to wzięliśmy to na siebie, po to szukamy najtańszych rozwiązań, żeby można było latać taniej. Jeszcze raz podkreślam, że kwestia bezpieczeństwa w ogóle nie podlega dyskusji. To jest standard, który jest nienaruszalny. Mówimy tylko i wyłącznie o kosztach.

Padały jeszcze inne pytania, które podważały sens czy też skuteczność bezpieczeństwa na lotnisku. Mówiono o likwidacji posterunków. Proszę państwa, zwracam uwagę, że w momencie gdy Konsalnet wszedł na lotnisko, mieliśmy już swoich ludzi, którzy realizowali kontrolę bezpieczeństwa. Mieliśmy Służbę Ochrony Lotniska, która zajmowała się sprawami patrolowania, itd. Doszło co najmniej stu dodatkowych pracowników Konselnetu. Jaki byłby powód likwidowania jakichkolwiek stanowisk, skoro mamy nadwyżkę funkcjonariuszy na lotnisku? Mamy w tej chwili nadwyżkę.

Nie będę się w tej chwili odnosił do dyskusji ze związkami zawodowymi i z Radą Pracowniczą, ponieważ myślę, że to są sprawy wewnętrzne naszej firmy. Natomiast jeśli chodzi o pismo, o którym wspomniał pan poseł Tchórzewski, to była to moja trzecia odpowiedź na pismo związków zawodowych, które żądały ode mnie zerwania umowy z Konsalnetem. Żądały – użyły takiego słowa – odstąpienia od umowy z Konsalnetem. Według mnie, przekracza to ewidentnie ramy określone w ustawie o związkach zawodowych. Podkreślam – była to już moja trzecia odpowiedź, najpierw dwa razy odpowiedziałem bardzo uprzejmie i bardzo wyczerpująco.

Nie wiem, jaką odpowiedź otrzymał pan poseł, przypuszczam, że tę ostatnią, po tym jak po raz trzeci zostałem wezwany do zerwania umowy z Konsalnetem. Ale, jak powiedziałem, nie chcę głębiej wchodzić w te sprawy, ponieważ uważam, że to są sprawy wewnętrzne naszej firmy. Jeżeli będzie potrzeba, oczywiście, możemy rozmawiać na ten temat. Natomiast głównym powodem dzisiejszego spotkania, jak rozumiem, są sprawy bezpieczeństwa i komfortu obsługi pasażerów w ramach kontroli bezpieczeństwa.

Z grubsza odpowiedziałem na pytania, które zebrałem w grupę. Oczywiście, mogę się jeszcze do nich odnieść.

Panie przewodniczący, było też pytanie dotyczące wynagrodzenia. Pracownicy zatrudniani w zeszłym roku na czas określony do Służby Ochrony Lotniska mieli średnie wynagrodzenie 2 400 zł brutto. Muszę używać takiego określenia, ponieważ nie mogę podać konkretnego. Mówię o zasadniczym wynagrodzeniu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Proszę powiedzieć, jaka jest średnia wynagrodzeń w firmie.

Naczelny dyrektor PPPL Michał Marzec:
W firmie średnia jest około 9 tysięcy złotych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Dziękuję bardzo. Czy to wszystko, panie dyrektorze? Skończył pan, tak?

Naczelny dyrektor PPPL Michał Marzec:
Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo proszę pana prezesa.

Prezes firmy Konsalnet Adam Pawłowicz:
Adam Pawłowicz, prezes Konsalnetu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Sekundę, panie prezesie. Bardzo proszę pana Adama Pawłowicza.

Prezes firmy Konsalnet Adam Pawłowicz:
Panie przewodniczący, szanowni państwo. Może zacznę od konkretnych informacji dotyczących pytania, na którym zakończył wypowiedź pan dyrektor Marzec. U nas śred-

nia płaca oferowana pracownikom funkcjonującym na lotnisku wynosi 2 500 zł netto, co oznacza, że brutto jest to około 3 600 zł. Od razu uspokoję też państwa, ta informacja była też umieszczona na ulotkach, które były kolportowane. Każdy pracownik, który chce podjąć pracę i który ma uprawnienia, ma taką możliwość w oparciu o umowę o pracę. Nie wszyscy pracownicy się na to decydują, są również inne stosunki pracy. Natomiast wszyscy otrzymują propozycję zatrudnienia na umowę o pracę. To też jest odpowiedź na pytania.

Po kolei odpowiem na najważniejsze pytania, które padły ze strony panów posłów, a były adresowane do mnie. Pan poseł Dziadzio pytał czy zmieniły się procedury dotyczące wykonywania pracy podczas kontroli bezpieczeństwa na bramce. Nie, procedury się nie zmieniły. Badanie co do zasady musi być wykonane, jeżeli jest wskazanie przez bramkę, ale może być wykonane badanie manualne bez wskazania. I takie sytuacje też mają miejsce. Z jakiegoś powodu pracownik może uznać, że dana osoba powinna być skontrolowana. Od czasu do czasu robi się to również od przypadku do przypadku. Może to nie jest dobre określenie, ale chodzi o to, że od czasu do czasu pracownicy powinni przeprowadzić kontrolę manualną nawet bez wskazania bramki. Nie robi się tego z dużą częstotliwością, ale tego typu procedurę się stosuje.

Pytania pana posła Tchórzewskiego. Chciałbym uspokoić pana posła, który przemawiał tak barwnie sugerując teorię wielkiego przekrętu; że wszystko było ustawione, najpierw PPL wyszkolił pracowników i dogadał się z Konsalnetem, że ten ich przejmie. Otóż teoria ta nie ma żadnego pokrycia w faktach. W momencie przejmowania odpowiedzialności za kontrolę bezpieczeństwa było zero byłych pracowników Służby Ochrony Lotniska zatrudnionych w Konsalnecie, czyli nie było żadnego pracownika SOL. Wszyscy byli to pracownicy wyszkoleni przez Konsalnet. Według uzyskanej dzisiaj informacji, jest kilku, pięciu, może sześciu, byłych pracowników SOL, którzy zdecydowali się na pracę w Konsalnecie. To całkowicie obala teorię usnutą na ten temat, że wszystko było ustawione i że Konsalnet skorzystał z państwowych pieniędzy zainwestowanych w szkolenie pracowników SOL. To nie miało miejsca.

Proszę państwa, jeszcze raz podam liczby – ponad 300 osób przeszkolonych przez Konsalnet, z czego 190 uzyskało certyfikat Urzędu Lotnictwa Cywilnego. To są nasze własne zasoby kadrowe, które budowaliśmy.

Wiąże się to z pytaniem któregoś z przedstawicieli załogi dotyczącym certyfikacji ośrodka szkolenia. Według mojej wiedzy, ale nie mam przed sobą dokumentów, więc opieram się na pamięci swoich kolegów, w czerwcu 2012 roku, czyli rok przed rozpoczęciem przez nas usługi na lotnisku im. Fryderyka Chopina, rozpoczęliśmy systematyczne szkolenie kolejnych grup pracowników. Szkolenia rozpoczęły się zresztą wcześniej, tylko nie były certyfikowane, a więc nie miały statusu programu, o którym mówił pan poseł; chodzi o program akceptowany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Wcześniej przeprowadzaliśmy rekrutację, sprawdzaliśmy czy są osoby zainteresowane; przygotowanie pracowników do kontroli bezpieczeństwa nastąpiło wcześniej.

Od razu odniosę się do innych pytań przewodniczącego Rady Pracowniczej w PPL. Pierwsze – oszczędności nie kompensują ryzyk. Pełna zgoda. Potwierdzę to, co powiedział pan dyrektor Marzec: oszczędności nie są uzyskane kosztem bezpieczeństwa i my też tak to traktujemy.

Nie jest także prawdziwa teza, że krótki czas oczekiwania na kontrolę bezpieczeństwa odbywa się kosztem bezpieczeństwa. Faktycznie, mamy większą wydajność; nasi pracownicy uzyskują lepszy wynik niż 170 osób na godzinę, która została podana przez pana przewodniczącego Rady. Nasza średnia jest powyżej 200 pasażerów skontrolowanych w ciągu godziny. Ale nie odbywa się to kosztem bezpieczeństwa. Wszystkie przeprowadzone kontrole pracy naszych pracowników wskazują, że kontrola bezpieczeństwa ma należyty charakter.

Przedstawiciel związków zawodowych zadał pytanie retoryczne czy Konsalnet był w stanie przejąć odpowiedzialność za kontrolę bezpieczeństwa i że była to gwarancja bez pokrycia, bo nie mieliśmy odpowiedniej liczby pracowników. Na to pytanie już chyba odpowiedziałem. Drugi przedstawiciel związków zawodowych pytał o liczbę przepustek. Według posiadanych przeze mnie informacji, na dzień dzisiejszy mamy wydanych ponad

180 przepustek. Nie wiem jaki stan był w dniu 3 czerwca. Według mojej wiedzy, ale mogę się mylić, około 100. Może to być jednak nieprecyzyjna informacja, także z góry to zastrzegam. Na pewno dzisiaj dysponujemy około 180 przepustkami.

Pan poseł Szmit określił przejęcie przez naszą firmę kontroli bezpieczeństwa jako nieznaczną oszczędność. To zależy od tego jak się kalkuluje. Szybko obliczyłem, że rocznie usługi Konsalnetu kosztują 12 milionów. Jeżeli odniesiemy to do 22 milionów wydawanych poprzednio na SOL, to znaczy, że zarządzający lotniskiem ponosi 54% poprzednich kosztów. Czyli redukcja kosztów wynosi 46%. Wydaje mi się, że to jest dużo, nawet jeśli odniesiemy to do ogólnej kwoty 109 milionów wydawanych rocznie na zapewnienie bezpieczeństwa na lotnisku im. Fryderyka Chopina. I tak będzie to redukcja kosztów o 10% uzyskana tylko na jednym dostawcy usługi, jakim jest Konsalnet. Jest to znacząca oszczędność w kontekście zagrożenia bankructwem LOT i konieczności obniżki kosztów przez port lotniczy. Ale to jest już decyzja ekonomiczna zarządcy portu lotniczego.

Chciałem również odnieść się do dwóch tez, które postawił pan poseł Szmit stwierdzając, że firmy ochrony nie są dobrymi płatnikami. Nieprawda. Firma Konsalnet słynie z tego, że jest dobrym płatnikiem. Nigdy się nie zdarzyło, żeby pracownicy nie otrzymali pieniędzy na czas. Mało tego; w zeszłym roku Konsalnet uzyskał drugie miejsce wśród firm ochrony w rankingu NSZZ „Solidarność" firm przyjaznych dla pracowników. Oczywiście, chodzi o firmy ochrony. Świadczy to najlepiej o tym jak traktujemy pracowników i jak jesteśmy oceniani przez reprezentatywną organizację związkową.

Czy zatrudniamy pracowników na zasadzie umowy o pracę czy też na zlecenia lub umowy o dzieło – było to trzecie pytanie pana posła Szmita. Nie zatrudniamy nikogo na umowę o dzieło, bo wyklucza to ustawa o ochronie osób i mienia. Zatrudniamy pracowników na umowę o pracę, a także na umowę zlecenie. Większość osób wykonujących pracę w porcie lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie zatrudnionych jest na umowę-zlecenie, ale jest znaczna grupa pracowników wykonujących zadania na podstawie umowy o pracę. Tak jak powiedziałem wcześniej – pracownicy mają swobodę wyboru. Nikt nie jest zmuszany do takiej czy innej formy zatrudnienia.

Na koniec chciałbym jeszcze raz powtórzyć to, co powiedział pan dyrektor Michał Marzec – nie można stawiać tezy, że w dniu 14 czerwca tego roku nastąpiło jakiekolwiek rozszczelnienie bezpieczeństwa. To jest teza nieprawdziwa. Bardzo bym prosił, żebyśmy tej tezy nie powtarzali, bo po prostu tak nie było. Była natomiast krótkoterminowa kolejka pasażerów do kontroli bezpieczeństwa, która się zdarza na każdym lotnisku.

Chcę też powiedzieć jasno wobec przedstawicieli pracowników, że w pierwszym okresie trochę się uczyliśmy, trochę popełniliśmy błędów. To nie jest tak, że wszystko jest super i wszystko było doskonałe. Ale chcemy usługę kontroli bezpieczeństwa wykonywać jak najlepiej. Jeszcze raz powtórzę – zainwestowaliśmy ponad dwa miliony złotych, żeby się przygotować do dobrego wykonywania funkcji kontroli bezpieczeństwa. Włożyliśmy bardzo dużo wysiłku w przeszkolenie pracowników. Dbamy o pasażerów, słuchamy pasażerów. Utrzymujemy stały kontakt z dyrekcją portu lotniczego, z panem dyrektorem Marcem spotykamy się co dwa tygodnie, a w czerwcu spotykaliśmy co tydzień. Rozmawiamy o tym co jest źle, co trzeba poprawić. Staramy się eliminować błędy i uchybienia, które zdarzały się, zdarzają i pewnie będą się zdarzać, bo przecież pracują ludzie i ludzie popełniają błędy. Tylko automaty się nie mylą, choć nawet maszyna może się zaciąć. Błędów jest coraz mniej, a te które miały miejsce, miały bardzo niską rangę. Ani w jednym momencie nie było zagrożenia dla bezpieczeństwa Państwa.

Można powiedzieć, że port lotniczy uzyskał oszczędności, bezpieczeństwo jest na tym samym poziomie co przedtem, jeśli nie wyższym. To jest konkluzja, którą wyciągam również w wypowiedzi przedstawicieli ministerstwa i Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W imieniu wnioskodawców zabierze jeszcze głos pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wypowiem się krótko, syntetycznie. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie. Dyskutujemy dzisiaj o istotnej zmianie w prawie lotniczym, która – warto to podkreślić – jest również elementem wizerunkowym kontaktu z Polską nie tylko polskiego obywatela, ale cudzoziemca. Port lotniczy w Warszawie jest okrętem flagowym, jeśli chodzi o kontakty pasażerów odwiedzających port, odlatujących z niego i do niego przylatujących.

Gdybym w formie tabloidowej chciał spuentować przedział finansowy, o którym dyskutujemy, możemy mówić czy jest to realnie zaoszczędzona przez PLL kwota 5 mln zł, czy 10. Można by powiedzieć, że za te pieniądze Ministerstwo Sportu i Turystyki dofinansowało jeden koncert Madonny na Stadionie Narodowym, na co wydało 5 mln zł. Przepraszam za to porównanie, ale to jest skala finansowych oszczędności, o której dzisiaj mówimy. Możemy się kłócić czy to jest 5, 7 czy 10 milionów. Możemy też pójść w takim kierunku, w którym newralgiczne z punktu widzenia poczucia pełnego bezpieczeństwa obywateli i cudzoziemców miejsca w Polsce mogą być kontrolowane na zlecenie. Sejm dopuścił taką możliwość i trzeba przyjąć ją do realizacji, ale też przede wszystkim pokazać w tym kontekście nową jakość.

Specjalnie nie powiedziałem, w jakiej formie ma się pokazać nową jakość w sferze kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu. Jeśli można, chciałbym rekomendować panu ministrowi, panu dyrektorowi portu lotniczego, Straży Granicznej, szefowi do spraw bezpieczeństwa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i prezesowi Konsalnetu poważną i merytoryczną dyskusję na temat oceny okresu wdrożeniowego i funkcjonowania nowych regulacji, przynajmniej na lotnisku w Warszawie. Można by spotkać się na zamkniętym posiedzeniu Komisji Infrastruktury i Komisji Spraw Wewnętrznych i ocenić jakie znaczenie dla planu ochrony lotniska mają minimalne wymogi związane z tabelą posterunków służb ochrony lotniska. Ponadto można by na tej podstawie wyciągnąć wnioski czy posterunki w określonych dniach były w pełni obsadzone, na poziomie minimalnym, czy też były osłabione. Czy po prostu w ogóle posterunki kontroli bezpieczeństwa były obsadzone.

Rekomendowałby także panu ministrowi i wszystkim zainteresowanym osobom, aby w stosownym czasie powrócić do tematu dla dokonania oceny faktów. Oczywiście, nie chciałbym być stroną w dialogu między Radą Pracowniczą a dyrekcją przedsiębiorstwa Porty Lotnicze. Pragnę zauważyć, że jednak forma i treść wystąpień przedstawicieli związków zawodowych PPL i Rady Pracowniczej tego przedsiębiorstwa miała poważną, merytoryczną zawartość. Podawano przykłady zdarzeń, które miały miejsce, a przede wszystkim ocenę prawną.

Trzecia kwestia wiąże się z pytaniem bardziej do parlamentu niż do rządu – czy chcemy iść w takim kierunku, w którym newralgiczne miejsca kontroli bezpieczeństwa pasażerów mają być w gruncie rzeczy zdominowane przez pracowników zatrudnionych na bazie tak zwanych umów śmieciowych. Oczekiwałbym rozwiązań, w których niezależnie od tego, czy robi to Służba Ochrony Lotniska, czy firma zewnętrzna, wszystkie osoby przeprowadzające kontrole bezpieczeństwa pasażerów i bagażu byłyby zatrudnione na podstawie umowy o pracę. Nie może być tak, że dowódca zmiany na zadane o to moje pytanie podczas wizytacji portu lotniczego, odpowiedział – mniejszość. Pytanie dotyczyło pracowników posterunków wystawionych tydzień temu. Czy to jest model do którego zmierzamy?

Na tej podstawie można by sformułować publiczne oczekiwanie wobec pani Marszałek Sejmu; po co Biuro Ochrony Rządu ma przeprowadzać na terenie Sejmu kontrolę wejścia z zewnętrz osób i ich bagażu. Możemy po prostu jako parlamentarzyści zaproponować taką usługę Konsalnetowi lub innej firmie ochroniarskiej. Inne pytanie – czy zlikwidować też Straż Marszałkowską? Można iść w tym kierunku. Pytanie brzmi – do jakiego miejsca dochodzimy w tej formule? Nie za pół roku, nie za rok, ale za kilka lat. I takie pytanie legło u podstaw wniosku grupy posłów o zwołanie posiedzenia Komisji, było przede wszystkim pytaniem o to jaką nową jakość wprowadza zmiana ustawy – Prawo lotnicze. Zmiana ta jest kontestowana na poziomie Przedsiębiorstwa Państwo-

wego Porty Lotnicze. Ilość negatywnych sygnałów, które odbierają posłowie w ostatnich miesiącach, jest bez precedensu.

Swoją wypowiedź zakończę dwoma wnioskami, które płyną z naszej strony. Pierwszy – potwierdzamy oczekiwanie pisemnej odpowiedzi pana ministra na pytania zadane panu ministrowi w trakcie dzisiejszego posiedzenia Komisji. Odpowiedzi będziemy oczekiwali w terminie przewidzianym ustawą o wykonywaniu mandatu posła i senatora, czyli w terminie dwóch tygodni. Odpowiedzi powinny wpłynąć w tym terminie na adres przewodniczącego Komisji Infrastruktury i zostać rozesłane posłom, którzy zadali pytania.

I drugi wniosek; sformułujemy pisemny wniosek do ministra spraw wewnętrznych, aby dokonał własnej oceny sposobu nadzoru Straży Granicznej nad kontrolą bezpieczeństwa na lotnisku im. Fryderyka Chopina, wykonywaną przez firmę wybraną w trybie przetargu przez Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze. To też jest zadanie ustawowe Straży Granicznej.

Chcę również zapowiedzieć, że w tej sprawie przygotujemy stosowny, merytoryczny projekt dezyderatu, który wniesiemy po przerwie wakacyjnej. Mam nadzieję, że sprawa powróci w dobrym tego słowa znaczeniu. Wszyscy bowiem akurat w tej konkretnej sprawie stoimy po jednej stronie. Celem powinno być podniesienie poziomu bezpieczeństwa, jakości usług. Przede wszystkim jednak rozwiązanie przyjmowane przez Sejm nie powinno służyć różnego rodzaju patologiom, lecz dojrzałym rozwiązaniom prawnym.

Dzisiejsza dyskusja o kwestiach finansowych odbywa się w oparciu o parametry dofinansowania jednego koncertu gwiazdy muzycznej, którego udzieliło Ministerstwo Sportu i Turystyki. W przypadku Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze mamy do czynienia z oszczędnością i tego nikt nie kwestionuje. Ale po zakończeniu pierwszego okresu wdrażania nowego rozwiązania ustawowego, jakim jest rok 2013, powinna ona być później również przedmiotem bardzo rzeczowej informacji. Jako posłowie, będziemy w tej sprawie oczekiwali takiej informacji. Będziemy również oczekiwali informacji od naczelnego dyrektora PPL o karach, jakie będą ewentualnie wymierzane w trakcie bieżącego roku, wynikających z umowy z Konsalnetem.

Dzisiaj i w przyszłości nie chcemy zajmować się jedną, drugą czy trzecią firmą, która wykonuje tego rodzaju usługi. Zgodnie z przepisami prawa lotniczego i aktami wykonawczymi, za całość tematyki kontroli bezpieczeństwa powinien być i jest odpowiedzialny zarządzający lotniskiem. I pod jego też adresem będą, tak jak to miało miejsce dzisiaj, podstawowe, zasadnicze pytania. Dziękuję.

Warto zauważyć, że przynajmniej w tej sprawie posiedzenie Komisji zostało zwołane w dość pilnym trybie, nie musieliśmy na nie czekać jeden miesiąc. Myślę, że warto było uczestniczyć w dzisiejszej dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Andrzej Czerwiński; bardzo proszę.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Zabieram głos tylko dlatego, że pan poseł Polaczek sformułował na koniec wnioski jakby w imieniu nas wszystkich. Odnoszę wrażenie…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zasygnalizowałem, że w imieniu posłów-wnioskodawców.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Nie powiedział pan poseł, że w imieniu wnioskodawców. Wyraźnie odczułem wypowiedź pana posła, że zgłasza wnioski w imieniu nas wszystkich. Uważnie słuchałem wszystkich wyjaśnień od początku do końca. Wydaje mi się, że goście przybyli na posiedzenie powinni usłyszeć gratulacje za to co zrobili, a nie być pod ścianą, straszeni jeszcze, że kolejne służby się za nich wezmą. Jedyną rzeczą, którą można robić w przedsiębiorstwie, jest ograniczanie kosztów. Jeśli ktoś by chciał ingerować w ceny, to działałby bezpośrednio na szkodę przedsiębiorstwa. Jeśli ktoś narzuca czy ma wolę, że w państwowych czy nawet w publicznych i prywatnych przedsiębiorstwach powinniśmy narzucać

pewne rzeczy, a potem je z tego rozliczać za wyniki, jest to pewna schizofrenia. Nie da się jednego z drugim pogodzić.

Dlatego przynajmniej w swoim imieniu chciałbym pogratulować dobrej roboty zarządcom portów lotniczych. Chciałbym pogratulować również tego jak w trudnej sytuacji potrafili rozwiązywać problemy. Proszę też nie zrażać się tym, że będziecie państwo jeszcze nie raz pod obstrzałem. Zanim bowiem dojdziemy do normalności, to jeszcze czeka nas długa droga.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi Czerwińskiemu. Niejako pomógł mi zakończyć dzisiejsze posiedzenie, bowiem wyczerpaliśmy porządek.

Pozwólcie na kilka zdań. Po pierwsze – chciałem podziękować grupie posłów i prezentującym temat, panu posłowi Jerzemu Polaczkowi i panu posłowi Bogdanowi Rzońcy. Nie mam wątpliwości, że oczywiście, temat bezpieczeństwa jest kluczowym na naszym lotnisku. Dlatego w trybie dość pilnym zwołane zostało dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Bardzo dziękuję panu ministrowi i wszystkim państwu, którzy udzielili informacji i prezentowali stan faktyczny. Dziękuję. Mamy świadomość, ja także nie mam wątpliwości, że pasażerowie na naszym lotnisku na Okęciu są bezpieczni. Chodzi o bezpieczeństwo rozumiane szeroko – społecznie, ale także gospodarczo, po prostu w sensie biznesu. Jeżeli jeszcze do tego dodamy komfort pasażerów, a już dzisiaj jesteśmy na takim etapie rozwoju transportu lotniczego, to jest to o co naprawdę nam wszystkim chodzi.

Nie mam wątpliwości, że powinniśmy wspólnie, także jako Komisja Infrastruktury, monitorować temat bezpieczeństwa na naszych lotniskach. Mam nadzieję, że do końca kadencji spotkamy się jeszcze z tą tematyką, z pewnością będziemy do niej wracać. Jak powiedziałem, bezpieczeństwo jest sprawą kluczową.

Pozwolę sobie jeszcze na jedno zdanie, która także wiąże się z moim życiem zawodowym. Przez 20 lat kierowałem firmą średniej wielkości, która najpierw była przedsiębiorstwem państwowym, a później spółką akcyjną. Moja prośba jest taka: jeżeli firma funkcjonuje w formule przedsiębiorstwa państwowego i nie będzie sobie radzić, to niewątpliwie będziecie mogli państwo zwrócić się także o pomoc do naszej Komisji. Myślę jednak, że nie jest to dobra droga i wewnętrzne problemy przedsiębiorstw należałoby rozwiązywać we własnym gronie. Słowa te dedykuję przewodniczącemu Rady Pracowniczej i przewodniczącym związków zawodowych.

Proszę państwa, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję wszystkim za udział.